Gedruckt bei Hempel & Co. G. m. b. H., Berlin.

Hergestellt im vierten Kriegsjahr 1918.

Graf Spee's letzte Fahrt

Graf Spee's letzte Fahrt

Erinnerungen an das Kreuzergeschwader

Von

Hans Pochhammer

Fregattenkapitän
früherem Ersten Offizier S. M. S. „Gneisenau"

Mit 13 Bildern und einer Karte

Verlag der Täglichen Rundschau / Berlin
1918

Coronel!
Kein Stern ist so hell!
Die Falklandschlacht
Löscht nicht seine Pracht! —

Paul Pochhammer
† 2. März 1916



Die Schlacht bei Coronel am 1. November 1914.
(Nach einem Gemälde des Marinemalers R. Schmidt, Hamburg.)

I. In Tsingtau.

Ende Mai, Anfang Juni des Jahres 1914 prangte unsere ferne Siedelung Tsingtau im frischen Grün des kommenden Sommers. Der blaue, fast wolkenlose Himmel, die klare, durchsichtige Luft ließen sich die lieblichen Hügel mit den rotgedeckten Häusern, die scharfen Zacken der chinesischen Gebirge, die Bucht und das Meer zu einer herrlichen Landschaft zusammenschließen. Auf den Dampfern im Hafen rasselten die Winden unaufhörlich Tag und Nacht. Waren kamen und gingen, Chinesenkarren quietschten hochbeladen auf dem Wege zur Stadt, ringsum herrschte lautes geschäftiges Treiben.

Auch auf den Schiffen des Ostasiatischen Kreuzergeschwaders, denen Tsingtau als Stützpunkt diente, wurde lebhaft gearbeitet; denn der jährlich sich wiederholende Wechsel der halben Besatzungen stand unmittelbar bevor. Wo man hinsah, wurden Koffer gepackt, Kisten verlötet und zugenagelt, Bündel geschnürt; überall wurde Abschied gefeiert. Ehe die Heimkehrenden von Bord gingen, wurden sie ermahnt, auch weiterhin ihrem alten Schiffe Ehre zu machen. Sie mußten noch für einige Tage in Baracken an Land untergebracht werden, damit die Wohnräume für die Nachfolger instand gesetzt werden konnten.

Dann kam der große Tag, der dem Leben da draußen immer einen Ruck vorwärts gab: Am 2. Juni lief der Ablösungsdampfer ein, diesmal die „Patricia", mit etwa 1600 Köpfen an Bord. Von allen Seiten mit Hurra begrüßt, machte sie im Hafen fest. Nach wenigen Stunden stand die für „Gneisenau" bestimmte Mannschaft mit ihren Kleidersäcken auf der Kohlenmole vor dem Schiffe angetreten, das ihr nun für zwei Jahre Heimat und Vaterhaus sein sollte; sah neugierig an dem grauen Rumpfe entlang und empor zu beiden Masten und den vier Schornsteinen, die aus solcher Nähe groß genug erscheinen mochten. Die Namen wurden aufgerufen, und jeder Mann erhielt eine kleine Papptafel ausgehändigt, auf der seine Schiffsnummer, sein Platz im Gefecht, im Boot, bei Reinschiff und allen Manövern verzeichnet war, wie auch die Division, zu der er jetzt gehörte. Die Vorgesetzten nahmen die ihnen zugewiesenen Leute in Empfang, ließen das mitgebrachte Eigentum in den Spinden verstauen, vorn in den Wohndecks der Mannschaft, und zeigten den Ankömmlingen, wo abends die Hängematten aufzuhängen seien, wo man das Essen holte, an welcher Back, welchem Tisch man es einnähme, und sorgten dafür, daß sie sich in der fremdartigen Umgebung bald heimisch fühlten. Die aus Deutschland eingetroffenen Offiziere und Deckoffiziere fanden sich schnell in ihrem Wirkungskreis zurecht, und der neue Kommandant S. M. S. „Gneisenau", Kapitän z. See Maerker, übernahm von seinem Vorgänger, Kapitän z. See Brüninghaus, die Führung des Schiffes.

Endlose Mengen von Kisten und Ballen wurden in den nächsten Tagen zu uns an Bord geschleppt, denn auch Vorräte für das vor uns liegende Übungsjahr waren her-

ausgeschickt worden. Am Morgen des 9. Juni waren die Lösch- und Ladearbeiten beendet, und die abgelösten Offiziere und Mannschaften wurden auf der „Patricia" eingeschifft. Als die Zeit der Abfahrt nahte, säumten sie die dem Lande zu liegende Steuerbordseite des Dampfers, standen dichtgedrängt auf den Promenadendecks und dem Bootsdeck und füllten die Wanten bis hoch zur Saling hinauf, während sich unten auf der Mole die Menge von den Schiffen und aus der Kolonie sammelte, um Kameraden und Freunden noch ein „Lebewohl!" zuzurufen. Lange Heimatwimpel wehten von den Masten, ein jeder in blauer Schrift den Namen des Schiffes tragend, dessen nun scheidender Besatzungsteil ihn sich gefertigt hatte. Musik spielte hüben wie drüben und gab der fröhlich-ernsten Scheidestunde Wucht und Heimatstimmung. Um elf Uhr vormittags wurden an Bord die Leinen losgeworfen. Die Schlepper zogen an. Drei tiefe Töne des Dampfheulers forderten freie Bahn für die Ausfahrt. Während das riesige Schiff sich rückwärts langsam in Bewegung setzte, um weiterhin im geräumigen Hafen zu drehen, wechselten Heimkehrende und Zurückbleibende, die Mützen schwenkend, brausende Hurras, und „Holdrio, jetzt geht's zur Heimat!", das unvermeidliche Abschiedslied der letzten Wochen, erklang noch einmal zwischen Schiff und Land, zum letztenmal für ein Jahr — bis auch die anderen drankämen zur Fahrt ins Vaterland. —

Es galt nun, die neue Mannschaft mit der alten möglichst schnell zu verschmelzen, so daß die Bedienung des Schiffes in allen Teilen sichergestellt war. Zunächst mußten die Leute die „Gneisenau" genauer kennenlernen. Daß unser Panzerkreuzer, wie sein Schwesterschiff, die

„Scharnhorst", 11 600 t Wasser verdrängte, 144 m lang und fast 22 m breit war, und daß er 7/5 m tief ging, hatten sie schon auf dem Ablösungsdampfer erfahren, denn die lange Ausreise war mit Unterricht nützlich ausgefüllt worden. Auch die Bewaffnung wußten sie anzugeben: Die schwere Artillerie bestand aus acht 21-cm-Geschützen, von denen vier in je einem Doppelturm vorn auf der Back und hinten auf der Schanze, und vier in Einzelkasematten auf dem Oberdeck im mittleren Teil des Schiffes aufgestellt waren. Hier standen auch in ebensolchen Kasematten, aber eine Treppe tiefer, auf dem Batteriedeck, die sechs 15-cm-Geschütze der Mittelartillerie. Alle diese waren, wie auch die Wasserlinie, durch starken Stahlpanzer geschützt. Die leichte Artillerie dagegen, achtzehn 8,8-cm-Geschütze, fand sich über das ganze Schiff verteilt, von dem Wohnraum der seemännischen Unteroffiziere im Vorschiff über die Kommandobrücke und das Aufbaudeck bis hinten zur Kommandantenkajüte. Vier Torpedorohre, je eins im Bug, auf jeder Breitseite und im Heck, vervollständigten unsere Waffen, und drei Schiffsmaschinen, die aus achtzehn, in fünf Heizräumen aufgestellten Kesseln ihren Dampf bekamen, konnten den Schiffen eine Geschwindigkeit von fast 23 Seemeilen in der Stunde geben.

Um Zweck und Lage der Räume und ihrer Einrichtungen nun auch durch den Augenschein zu erfassen, wurden die neuen Leute täglich in Gruppen durch das Schiff geführt und nach allen Richtungen in ihren neuen Pflichten unterwiesen. Dann folgten Übungen im Feuerlösch- und Verschlußdienst, auf den Gefechtsstationen, in den Booten. Nebenher gingen Instandsetzungsarbeiten am Schiffskörper und den Maschinen. Die neuen Vorräte

wurden in Kasten und Hellegatts verstaut oder, soweit man sie erst später brauchen wollte, in Lagerschuppen an Land; der Platz ist ja an Bord ein bißchen beschränkt. Sobald wie möglich gingen die Schiffe zu kleineren Fahrten in See. Torpedo- und Artillerieschießübungen, Bootsmanöver, Rollenexerzieren, Landungsdienst wechselten ab, und in anregendem Eifer spielten Vorgesetzte und Untergebene sich schnell miteinander ein.

Mitten in diese erste Ausbildungszeit fiel der Besuch des englischen Panzerkreuzers „Minotaur“, mit dem Geschwaderchef Vizeadmiral Jerram an Bord. Was der gerade jetzt bei uns wollte, wo er eigentlich wissen konnte, daß es uns schlecht paßte, so kurz nach dem Mannschaftswechsel, haben wir damals viel besprochen. Und im Lichte späterer Ereignisse glaube ich: wir gingen nicht fehl in der Annahme, daß er sich unsere Kriegsbereitschaft zu dieser Zeit ein bißchen ansehen wollte. Aber es war ja alles so friedlich in der Welt! Ein englisches Geschwader lag zu Besuch in Kiel, und dort wie hier freute man sich wohl, die Berufsgenossen begrüßen zu können, hatten wir doch alle in englischen Häfen viel Gastfreundschaft genossen. Im Sommer 1905 hatte ich mit dem Torpedoboot „D 6“ die Kaiserliche Jacht „Meteor“ nach Southampton gebracht, einige Tage dort gelegen und auch dem Einlaufen der französischen Verbrüderungsflotte zugesehen. Ein englischer Seeoffizier, den ich damals kennenlernte und dem diese plötzliche Freundschaft mit dem Erbfeinde nicht recht gefallen wollte, meinte halb scherzend, man sollte doch die Verständigung der Völker einmal ganz uns Seeleuten überlassen. Von jeder Nation sechs Schiffe, die sich zusammen in eine stille Bucht legten, die würden die strittigen Fragen schon regeln, so daß alle Teile dauernd

zufrieden sein könnten. Ganz unrecht hatte er vielleicht nicht, denn das gemeinsame Element schafft zwischen Seefahrern ein Band, das nicht nur bei schönem Wetter hält, und Hilfe in Bedrängnis und Gefahr bis zum Einsatz des eigenen Lebens ist keine Seltenheit auf dem Wasser, gleichgültig, welche Landesflagge über dem Notsignal weht. Und wo Seestreitkräfte verschiedener Nationen gegen gemeinsame Widersacher zusammenwirken mußten, ist schnelle Verständigung über das Wo? und Wie? wohl die Regel gewesen. Gerade die beiden Ostasiatischen Geschwader, das englische und das deutsche, haben das wiederholt bewiesen, am schlagendsten in der Seymour-Expedition 1900 gegen Peking. So bestanden auch zu meiner Zeit freundschaftliche Beziehungen zwischen beiden. Waren wir nahe beieinander, so beglückwünschten wir uns durch Funkspruch zum neuen Jahr. Die deutschen Kanonenboote und Kleinen Kreuzer lagen viel mit englischen Schiffen zusammen, und die Großen Kreuzer pflegten nicht nach dem Süden zu gehen, ohne in Hongkong vorzusprechen, dem starken britischen Stützpunkte in China. Was wir daher auch über den jetzigen Besuch der „Minotaur" denken mochten, es war klar, daß sie gut aufgenommen werden mußte. Deshalb befahl unser Geschwaderchef, Vizeadmiral Graf von Spee, „Scharnhorst" und „Gneisenau" sollten zum Empfang an der Hafenmole liegen, wo für das englische Flaggschiff ein Platz freigehalten wurde.

Am 12. Juni um 10 Uhr vormittags lief die „Minotaur" ein. Was man solchem Gaste an Hilfe anbieten konnte, war bereitgestellt worden: Boote zum Ausfahren der Leinen, Leute an Land, um sie festzumachen. Der Hafenmeister hatte sogar eine neue Flagge ausgegeben,

die ein bezopfter Träger an der Stelle der Mole hochhalten mußte, wo die Kommandobrücke des Schiffes liegen sollte. Die „Minotaur" sah aus, wie eben ein Kriegsschiff aussehen muß, das in einen fremden Hafen kommt, schmuck und tadellos. Nach der üblichen Begrüßung durch den Komplimentieroffizier tauschten die Admirale und Kommandanten und der Gouverneur der Kolonie Besuche aus; auch die Offizier-, Fähnrich- und Deckoffiziermessen sagten sich „Guten Tag".

Für den ersten Abend hatte der deutsche Admiral zum Essen auf sein Flaggschiff, die „Scharnhorst", geladen. Im Anschluß daran sollte bei uns auf der „Gneisenau" ein Bordfest stattfinden, zu dem auch die Bekannten von Land erwartet wurden; bot sich doch heute eine willkommene Gelegenheit, für die vielen Freundlichkeiten uns dankbar zu zeigen, die wir in der Kolonie genossen. Die Schanze, der Hauptfestplatz für solche Fälle, wurde mit Sand und Steinen gescheuert, denn Seemannsaugen sind scharf und kritisch. Bald prangte sie im bunten Schmuck von Flaggen und frischem Grün, und elektrische Lampen zogen sich am Geländer und unter dem Sonnensegel hin. Abends wird es auch im Sommer empfindlich kühl in Tsingtau, deshalb ließen wir an den Seiten die Segeltuchgardinen herunter, wodurch die Schanze den Eindruck eines großen Saales erhielt. In der hübsch und wohnlich eingerichteten Offiziermesse, die sich nach vorne in gleicher Höhe anschloß, wurden Erfrischungen bereitgestellt, und unser Koch übertraf sich in schmackhaften Schüsseln und einladenden Butterbrotbergen. Die Herren Nichttänzer wurden nicht vergessen. Das achtere Aufbaudeck gab ihnen Gelegenheit zu gemütlichem Schwatz beim Glase Bier, und in der Kajüte standen Bridgetische bereit für

die älteren Herrschaften. Als die sternklare Nacht sich senkte, flammten auch innen die Lichter auf. Ein reicher Damenflor stellte sich ein, und lange wogte der Tanz unter den drohend gehobenen Mündungen der Geschütze des achteren Turms. Denn Ernst und Fröhlichkeit wohnen auf einem Kriegsschiff nicht weit voneinander, und die stummen Zeugen des heutigen Festes hatten auch Tage, an denen sie sprechen konnten. —

Der Handelshafen, dessen Anlagen selbst nach englischem Urteil die besten Ostasiens zu werden versprachen, wurde vor dem Kriege von Dampfern so zahlreich besucht, daß die „Gneisenau" schon am folgenden Morgen ihren Platz an der Mole freigeben mußte. Um für bevorstehende Übungen einen kürzeren Weg in See zu haben, gingen wir gleich auf die Außenreede und ankerten auf unserem angestammten Platz bei der Arkonainsel. Die großzügig angelegte Europäerstadt mit ihren hübschen Häusern und vielen hervortretenden Gebäuden war hier vor uns ausgebreitet. Ganz links stand die Deutsch-chinesische Hochschule, die junge gebildete Chinesen in die Geheimnisse deutscher Sprache, Wissenschaft und Technik einführte und in nächster Zeit erheblich vergrößert werden sollte. Dahinter lugte der Turm des Bahnhofs der Shantung-Eisenbahn hervor, die zu den deutschen Kohlengruben im Hinterlande führte und mit dem russischen Eisenbahnnetz verbunden war. Folgte der Blick der kräftigen Strandmauer des Kaiser-Wilhelm-Ufers, so traf er den Tsingtau-Klub, der auch unseren Gästen offenstand; dann das neuzeitlich eingerichtete Prinz-Heinrich-Hotel, das, wie das Strandhotel, von Engländern und Amerikanern gern besucht wurde, und das gelbe Haus der Deutsch-Asiatischen Bank, die für die wirtschaftliche Erschließung der Kolonie

von großer Bedeutung war. Hinter beiden lag das weitflügelige Gouvernementsdienstgebäude, das auch die reichhaltige Kiautschou-Bücherei barg. Weiter rechts und höher sah man das vom Deutschen Flottenverein erbaute Observatorium und die schmucke Christuskirche, auf dem Diederichsberg die Signalstation und über dem grünenden Stadtpark das stattliche neue Wohnhaus des Gouverneurs. Am Strande entlang führte der Weg zum Rennplatz, auf dem heute für die Besatzung der „Minotaur" ein Sportfest stattfinden sollte, denn was konnte man ihr Schöneres bieten als Sport in so einzigartiger Umgebung. Von Hügeln umrahmt, bespült vom Meer, hat dieser Platz den Bewohnern Tsingtaus jahraus jahrein Erholung von der Arbeit gegeben und das Leben in der Kolonie anziehend und erfrischend gemacht. Eine herrliche Luft wehte hier und der Geist friedlichen Wettstreits in körperlicher Übung. So maßen sich die englischen Blaujacken mit den Unseren im Tausendmeterlauf, im Lauf der Stafetten, im Ringkampf, Tauziehen, Turnen am Reck und Barren, im Hoch- und Weitsprung und natürlich auch im Fußballspiel. Dieses sagte ihnen besonders zu. Da hatten sie ihre eingespielte Mannschaft, die sie anfeuern und beloben konnten für einen guten Stoß. All das andere, was den deutschen Sport so abwechslungsreich gestaltet, lag ihnen augenscheinlich weniger. Und deutlich zeigte sich der Unterschied: bei uns Vielseitigkeit, damit viele sich beteiligen und ihren Körper stählen können, auch ohne immer Glanzleistungen zu erzielen; bei ihnen mehr das Herausarbeiten einzelner Eigenschaften zu möglichster Vollkommenheit, das Hervortreten weniger Leute, an deren Anblick dann die große Menge sich begeistern und ihr Sportbedürfnis befriedigen kann.

Auch zwischen den Offizieren und Fähnrichen waren mittlerweile kameradschaftliche Beziehungen geknüpft worden, und kleine Einladungen in die Messen und zu Ausflügen in die Umgebung füllten aufs angenehmste die Tage. Auf breiten, von Akazien beschatteten Straßen fuhr man im Auto an freundlichen Heimstätten der Europäer und blühenden Gärten vorbei, durch neu angelegte, gesunde Chinesendörfer und wohlbestellte wellige Felder; ließ die kräftigen Mongolen-Ponnies ausgreifen auf weichen Reitwegen im Tsingtauer Forst, den die deutsche Verwaltung mit so großem Fleiß und Erfolg in diesem waldarmen Lande hatte erstehen lassen. Besonders der Lauschan zog die Gäste an, jener verwitterte, sagenumwobene Gebirgsstock, auf dessen kühlen Höhen es sich so herrlich wandern und klettern ließ, über grüne Matten und wildes Granitgeröll zu scharfkantigen Felsspitzen, oder gar auf den Lauting, der dem Brocken an Höhe fast gleich kommt. An Sturzbächen und stufenförmig ansteigenden Gärten mit veredeltem Obstbau entlang führten Wege und Pfade zu kiefernumrauschten Buddhatempeln und ehrwürdigen Klöstern, deren kahlköpfige Priester dem Fremden zu kurzem Imbiß gern Obdach gaben. Friedlich der Landschaft sich anpassende Bergdörfer wechselten mit Bambushainen, Seen und Pflanzungen des Maulbeerbaumes, auf dem die Seidenraupe ihren Lebensfaden spann. An einem der schönsten Punkte des Lauschan war das Mecklenburghaus errichtet worden, ein Genesungsheim für Erholungsbedürftige aus der Kolonie, und manch hübsches Sommerhaus stand daneben zu längerem Aufenthalt in dieser Hochgebirgswelt. Eine prächtige Fernsicht hatte man von hier über das Pachtgebiet, sah Dschunken segeln, Schiffe ein- und

auslaufen und in den emsigen Betrieben der Hafenstadt von Tsingtau die Schornsteine rauchen. Der Nachmittag fand unsere Gäste dann wohl am heiter belebten Badestrand der Auguste-Viktoria-Bucht. So wurde nichts versäumt, um ihnen den Aufenthalt angenehm zu machen und zu zeigen, was deutsche Schaffensfreude, Umsicht und Tüchtigkeit in dem kurzen Zeitraum von siebzehn Jahren aus einem schmutzigen Fischerdorf und seiner verwahrlosten Umgebung gemacht hatte. Bei solcher Gelegenheit fiel auch das von uns damals viel belachte Geständnis eines älteren englischen Offiziers: „Very nice place indeed! Two years more, we have it!“ (Wirklich sehr hübscher Ort, in zwei Jahren gehört er uns!) Ob der wohl Bescheid wissen mochte? Die jungen Midshipmen, die mit der Offenheit, die den einzelnen Engländer auszeichnet, sich natürlich auch zur Frage unserer beiderseitigen Zukunft äußerten, waren jedenfalls anderer Meinung. Sie neigten entschieden dahin, daß ein Krieg zwischen England und Deutschland ein Wahnsinn sei und daß wir lieber zusammen die anderen verhauen sollten.

Sonntag, den 14. Juni, habe ich in besonders fröhlicher Erinnerung, denn man beglückwünschte zum Geburtstage nicht nur den Ersten Offizier, sondern auch die „Gneisenau“, die vor acht Jahren vom Stapel gelaufen war, nachdem Generaloberst Graf Schlieffen sie getauft hatte. Die englischen Offiziere folgten an diesem Tage einer Einladung des Gouverneurs, Kapitän z. See Meyer-Waldeck, und am 15. Juni gaben sie ihr Dank- und Abschiedsfest. Ich benutzte diese Gelegenheit, meinem Kollegen, dem Commander, ein Bild der „Gneisenau“ zu überreichen als Gegengabe

für die „Minotaur", die von einem früheren Zusammentreffen her in unserer Messe hing. Im übrigen wurde ich lebhaft an ein Bordfest erinnert, das uns im Jahre vorher auf einem englischen Schiff in Hongkong gegeben worden war. Wie damals, war man auch jetzt sehr liebenswürdig, „so glad to see you", „sehr erfreut", daß wir kamen, aber wehe dem Gast, der etwa tanzen wollte! Er wurde kurzerhand zur Bar geschleppt und lag da vollkommen auf „Leegerwall"; und versuchte er, sich freizukreuzen, so wurde er prompt zurückgebracht. Als tanzende Gäste galten nur die Damen, und die Wirte waren die Herren des Tanzsaales. Bei uns ist das anders, aber jedes Volk hat eben auch hierin seine Eigenart, und wenn man sie erst kennt, kann man sich ja vergnügt damit abfinden. Auf alle Fälle bekam man doch einen kleinen Eindruck von einem Schiff, dem man auch unter anderen Umständen einmal begegnen konnte. Die „Minotaur" stammte aus derselben Zeit wie die „Gneisenau", war aber etwa 3000 t größer und auch artilleristisch ihr überlegen. Doch gerade weil — oder obgleich — wir von früher her gute Bekannte waren, betrachteten wir sie immer so ein bißchen als unseren besonderen Gegner, ein Gedanke, der von der anderen Seite aufrichtig erwidert wurde. Da sieht man sich denn gern, so gut es möglich ist, seinen Freund etwas genauer an.

Am 16. Juni verließ das englische Flaggschiff das gastliche Gestade von Tsingtau. Von der Außenreede, wo wir noch lagen, signalisierte der Admiral Jerram nochmals seinen Dank für die freundliche Aufnahme. Dann war auch dieses Zwischenspiel vorüber, und wir konnten uns wieder ernsteren Aufgaben zuwenden, wie sie die Vorbereitung für eine dreimonatige Reise in die Südsee mit sich brachte.

Das Ostasiatische Kreuzergeschwader bestand vor dem Kriege aus drei verschiedenen Gruppen von Schiffen. Das Rückgrat bildeten die beiden Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau", denn sie waren die Gefechtsstärksten. Beide waren im Bau noch nicht beeinflußt worden von der Größensteigerung gepanzerter Schiffe, die von England ausgegangen war und deren erste Vertreter das Linienschiff „Dreadnought" und der Schlachtkreuzer „Invincible" gewesen sind. Da sie in ihrem schweren Eisenkleide letzten Endes für den Kampf bestimmt waren, so trennten sie sich auch im Frieden nur vorübergehend voneinander. Der Geschwaderchef besuchte mit ihnen in ziemlich regelmäßigen Fahrten die einzelnen Teile seines Stationsgebietes, je nachdem die Jahreszeit oder die besonderen Umstände es wünschenswert oder notwendig machten. Anders die Kleinen Kreuzer „Emden", „Leipzig" und „Nürnberg". Sie waren ohne wesentlichen Panzerschutz, daher leichtfüßiger und in ihrer Zufuhr anspruchsloser, aber doch genügend kampfkräftig, um selbständig auftreten zu können. Sie bevorzugten solche Plätze, die die Großen Kreuzer ihres Tiefganges wegen nicht oder nur bei günstigem Wasserstande anlaufen konnten, oder wo die Entwicklung politischer Verhältnisse, wie Unruhen in China oder Mexiko oder Aufstände wie der in Ponape 1910, schnelles Erscheinen von Kriegsschiffen erforderlich machte. Im Kriege waren sie die gegebenen Handelszerstörer. Die dritte Gruppe bestand aus kleineren Fahrzeugen, den seegehenden Kanonenbooten „Iltis", „Jaguar", „Tiger", „Luchs" und den Flußkanonenbooten „Tsingtau", „Otter" und „Vaterland", sowie dem Torpedoboot „S 90". Sie waren die eigentlichen Stationsschiffe, die planmäßig die Hafenplätze der ost-

asiatischen Küste besuchten, besonders solche, die auch die Kleinen Kreuzer nicht anlaufen konnten. „S 90" lag meist in Tsingtau und wurde zum Dienst bei den Kreuzern und zeitweise auch als Stationär verwendet. Schließlich gehörte zum Geschwader noch der Begleitdampfer „Titania", der deutsche Offiziere, aber chinesische Besatzung hatte, den Schiffen Kohlen und Vorräte nachführte und zu allerlei sonstigem Hilfsdienst herangezogen wurde.

Im Frühjahr pflegten die Schiffe, die irgend abkömmlich waren, in Tsingtau zusammenzukommen, um, wie wir sahen, die halben Besatzungen zu wechseln. In diesem Jahre fehlte dabei die „Nürnberg", die seit längerer Zeit zum Schutze der deutschen Interessen an der mexikanischen Westküste kreuzte. „Leipzig" war am 7. Juni in See gegangen, um sie abzulösen; dann sollte „Nürnberg" über Honolulu und die Südsee nach Tsingtau zurückkehren zu gründlicher Überholung auf der Werft.

„Scharnhorst" und „Gneisenau" hatten schon im Sommer 1913 eine Reise in die deutschen Schutzgebiete des Stillen Ozeans angetreten, waren aber, kaum dort angelangt, zurückgerufen worden, weil in China eine neue Revolution ausgebrochen war. Jetzt sollte diese Reise wiederholt werden und über die Marianen und Karolinen bis nach Samoa führen, wo wir mit der „Nürnberg" zusammentreffen wollten. Auf der Rückfahrt sollte das englische Suva auf den Fidshi-Inseln, dann Kiëta auf der deutschen Insel Bougainville und der Bismarckarchipel besucht werden. „Emden", die unsere Reise im vorigen Jahr mitgemacht hatte, war dazu bestimmt, mit den Kanonenbooten und „S 90" während unserer Abwesenheit den Dienst an der ostasiatischen Küste zu versehen.

Es war ein schöner Reiseplan, den wir da vor uns hatten, und alle Hände rührten sich, die letzten Vorbereitungen zu treffen. Nach Beendigung der Schießübungen gingen wir für einige Tage an die Werftmole und packten noch ein, was wir an frischem Proviant und sonstigen Vorräten brauchten. Den Schluß machten die Kohlen, die man so leicht dort nehmen konnte. Stellings führten vorn und hinten auf das Schiff. In der Mitte hob der große Bootskran immer zehn große Körbe auf einmal über, und mit viel Geschrei und großer Geschwindigkeit trugen chinesische Kulis an wippenden Bambusstangen die schöne heizkräftige, rauchlos brennende Shantungkohle an und in das Schiff, während auf der anderen Seite unsere eigene Mannschaft aus Prähmen arbeitete. Wir haben uns später oft nach diesen bequemen Einrichtungen zurückgesehnt.

II. Von Tsingtau nach Truk.

Am 20. Juni 1914 ging S. M. S. „Gneisenau“ in See. Unter den Klängen des Liedes „Wem Gott will rechte Gunst erweisen, den schickt er in die weite Welt“ legten wir bei herrlichem Sonnenschein morgens um 8 Uhr von der Kohlenmole ab. Der Geschwaderchef sah uns zu; er konnte erst in einigen Tagen mit der „Scharnhorst“ folgen. Langsam drehten wir im Hafen und glitten hinaus in die Bucht. Beim Hufeisenriff wurden die letzten Boote eingesetzt, dann ging's am Leuchtturm Ju-nui-san vorbei, der ähnlich dem von Friedrichsort Innen- und Außenreede trennt. Nachdem wir bei der Arkonainsel noch ein Signal mit dem Lande gewechselt hatten, schieden wir von dem herrlichen Fleckchen Erde in der Hoffnung, am 20. September wohlbehalten zurückzukehren von der Reise, die für mich und die Herren Leutnants die letzte sein sollte auf diesem Schiff. Wollten wir doch im Herbst 1914 nach zweijähriger Auslandszeit durch Sibirien in die Heimat fahren und das Weihnachtsfest mit unseren Angehörigen verleben. Schnell schwanden Stadt und Hügel. Die drei Spitzen der Prinz-Heinrich-Berge traten zurück; der Kaiserstuhl verblaßte; nur der jäh aus dem Meer aufragende Lauschan schaute uns wie ein trutziger Wächter noch lange

Der Geschwaderchef mit seinem Stabe und den Kommandanten.



5 9 6 11 2 4 1 3 8 7 10

1. Vizeadmiral **Graf von Spee**, Geschwaderchef.
2. Kap. z. See **Maerker**, Kommandant S. M. S. „Gneisenau".
3. Kap. z. See **Felix Schultz**, Kommand. S. M. S. „Scharnhorst"
4. Kap. z. See **Fielitz**, Chef des Stabes.
5. Kap. z. See **v. Schönberg**, Kommand. S. M. S. „Nürnberg".
6. Kap. z. See **Lüdecke**, Kommandant S. M. S. „Dresden".
7. Fregattenkapitän **Haun**, Kommandant S. M. S. „Leipzig".
8. Korvettenkapitän **Thierichens**, Kommandant S. M. S. „Prinz Eitel-Friedrich".
9. Korvettenkapitän **Konrad Pfahl**, I. Admiralstabsoffizier.
10. Korvettenkapitän **v. Bötticher**, II. Admiralstabsoffizier.
11. Oberleutnant zur See **Schliep**, Flaggleutnant.



Der Verfasser in seiner Kammer an Bord S. M. S. „Gneisenau“.

nach, das letzte, was wir von Tsingtau gesehen haben. Aber zum Nachdenken war nicht viel Zeit, denn im Schiff gab's für einen Ersten Offizier genug zu tun. Der hat sich auf das Inseegehen schon deshalb lange gefreut, weil er endlich einmal den Landschmutz loswerden kann, der im Hafen ihm trotz allen Füßeabtretens täglich und stündlich an Bord geschleppt wird. Nach der Kohlenübernahme am Tage vorher war eine gründliche Schiffsreinigung ohnehin vonnöten. Überall wurde Farbe gewaschen, Holzwerk gescheuert, wurde von der Arbeit der letzten Tage aufgeräumt. Wo irgend die Feuerlöschleitung einen Stutzen hatte, sprudelte das Wasser in die Decks; bald war kein trockenes Plätzchen mehr im Schiff, und die Herren „Badegäste" flüchteten hierhin und dorthin vor der unerbittlichen Sintflut. Fröhlich schafften die Leute, teils in Reih und Glied taktmäßig den Besen schwingend, um das reine Deck noch reiner zu machen, teils in luftiger Höhe auf einer Stelling oder einem Bootsmannsstuhle sitzend, natürlich mit Tauwerk festgebunden, um sich vor Fall zu sichern; alle barfuß, heiter und frei von „Sorgen, Last und Not um Brot" und, besonders die Jungen, erwartungsvoll den Wunderdingen entgegensehend, die sich ihnen „in Berg und Tal und Strom und Feld" und im weiten Weltmeer auftun sollten. Schließlich war es ein Sonnabend, der auf dem Wochenplan eines Kriegsschiffes bekanntlich mit „Reinschiff" verzeichnet steht. Man kann sich also vorstellen, daß am Sonntag, als die Wasser sich verzogen hatten und auch das Messing geputzt war und wir bei schönem Wetter in leichter Dünung südlich von Korea an der Insel Quelpart vorbei unsere friedliche Straße zogen, unser Meerschloß leidlich sauber war.

Doch sollte die Herrlichkeit nicht lange dauern, denn es ließ sich nicht vermeiden, den letzten Hafen anzulaufen, den wir auf unserem Wege fanden, um die bis dort verbrannten Kohlen zu ergänzen. Als es eben hell wurde am Montag, den 22. Juni, standen wir in der Einfahrt von Nagasaki. Auf der Lotsenstation wehten bunte Flaggen, die in der kurz angebundenen Sprache des Internationalen Signalbuches uns sagten: „Stoppen Sie, wo Sie sind!" Dann kam der japanische Arzt an Bord und prüfte unseren Gesundheitspaß, und der Lotse brachte das Schiff in den Hafen.

Ich bin immer gern in Nagasaki gewesen. In dem tief ins Land greifenden Fjord liegt man wie in Abrahams Schoß, kann an einer Boje festmachen, was in Ostasien selten vorkommt, und hat als Erster Offizier das geringste Maß von Kümmernissen. Der Bootsverkehr wickelt sich leicht ab; man ist schnell an Land und kann der Mannschaft viel Urlaub geben. Nagasaki ist auch trotz seines Schiffsverkehrs immer noch ein japanischer Ort voll eigenartigen Lebens in den Straßen, wenn man die Gäßchen einer japanischen Stadt so nennen darf. An der Landungsstelle warten schon, in langer Reihe aufgefahren, die hochrädrigen Rikishas, um uns schnell für 50 Cent zu Sato zu bringen, dem Kunsthändler, oder zum Lackladen, oder zu Daimio, wo es Krepp und Seide gibt und japanische Niedlichkeiten. Es ist eben ein richtiger Einkaufshafen, in dem man nie ohne einen Arm voll Pakete an Bord kommt. Im Oktober 1913 hat die „Gneisenau" hier sechs Tage gelegen, so daß wir die schönsten Weihnachtsbesorgungen haben machen können. In der hübschen Umgebung bieten sich manche Ausflugsziele, kurz, es ist einer der wenigen Plätze in Ostasien, wo

alle an Bord, Mannschaften wie Offiziere, auf ihre Kosten kommen.

Außer den 400 t echter Japankohle, die bald übergenommen waren, erwarteten wir hier noch etwas sehr Wichtiges, und das war die Post. Ist man zu Hause gewohnt, daß Briefe kaum älter sind als 24 Stunden, so brauchten sie zu uns, solange wir an die Sibirische Bahn Anschluß hatten und nicht südlicher lagen als Shanghai, durchschnittlich 14 Tage, ein großer Gewinn gegen den früheren Weg mit dem Dampfer „untenherum" von etwa 5 Wochen, auf dem jetzt nur noch die Drucksachen befördert wurden. Auf unserer Reise hatten wir Aussicht, wenn ich nicht irre, nur zweimal Post zu bekommen. So lag uns ganz besonders daran, diesen letzten Gruß aus der Heimat nicht zu missen. Mit dem Abendschnellzug traf er ein und reichte bis zum 8. Juni. Frohgemut warfen wir bei strömendem Regen von der Boje los und wiegten uns bald wieder auf langer Dünung im Ostchinesischen Meer. Wie steuerten an Kiuschiu entlang, der südlichsten der japanischen Hauptinseln, und gingen in der Colnettstraße durch die Riu-Kui-Inseln in den Stillen Ozean. Er blieb zunächst seinem Namen treu, und schönes Wetter begleitete uns auf unserem Wege nach Südost. Stetig wurde es wärmer. Immer höher kletterte die Sonne des Mittags, hatte sie doch vor kurzem erst ihren nördlichsten Stand gehabt. Immer schneller entstieg sie morgens dem Meere als großer feuriger Ball und senkte sich ebenso des Abends, nachdem sie uns ordentlich durchgewärmt und uns schon manchen Schweißtropfen abgenötigt hatte.

Am 26. Juni überschritten wir den Wendekreis des Krebses in ungefähr 140 Grad östlicher Länge und waren

nun in den Tropen. Sonnensegel überspannten das Schiff. Die Mannschaft setzte Strohhüte auf und wurde über die Gefahren belehrt, die die Tropensonne dem Menschen bringen kann, wenn er sich ihr unvorsichtig aussetzt.

Die Marianen, die unser erstes Ziel waren, sind wie die Karolinen im Jahre 1899 durch Kauf von Spanien an Deutschland gekommen. Urakas, die Vogelklippe, die nördlichste von ihnen, sichteten wir am 27. Juni und gingen ziemlich dicht heran, um sie uns anzusehen. Eine wilde, unbewohnte Insel mitten im Weltmeer, macht sie einen merkwürdigen, fast unheimlichen Eindruck. Der rotbraune Vulkankegel, auf dem eine leichte Rauchfahne schwebt, ragt über 300 m hoch aus dem brandenden Wasser, kahl und ohne Leben. Nur die Reste einer älteren Insel, die ihn umgeben, zeigen einen Ansatz von Pflanzenwuchs, und unzählige Vögel, die in verwitterten, Höhlen nisten, treiben hier ihr Wesen. Ein Sirenenton brachte sie in größere Bewegung, und sie umschwebten mit Geschrei die Insel und das Schiff, ärgerlich über die Störung und neugierig den großen Wallfisch musternd. Wir fuhren dann weiter an der Inselreihe entlang nach Süden, tagsüber näher heranstehend, nachts in größerem Abstande, da es ja Leuchtfeuer hier nicht gibt.

Am Sonntag, den 28. Juni, ankerten wir vor Pagan, einer der wichtigeren Inseln der Gruppe, die bewohnt ist und Kopra liefert. Wehmütige Erinnerungen erweckte sie uns, denn im Jahre vorher hatten wir hier einen hoffnungsvollen, jungen Seeoffizier verloren. Angelockt von der herrlichen Tropennatur, die sich unter den beiden steilaufstrebenden, mächtigen gelben Vulkankegeln ausbreitet, war er mit einigen Freunden an Land ge-

gangen. Auf dem Rückwege zum Boot verfehlte er den Weg und ist dann im dschungelartigen Unterholz den Anstrengungen erlegen, die der mühsame Marsch und die unerbittliche Sonne ihm schufen. An die 200 Mann rückten damals unter Leitung des Kommandanten aus, um ihn zu suchen, und man fand ihn, friedlich und scheinbar schmerzlos entschlummert mitten im dickten Gestrüpp; der Tod mußte schnell eingetreten sein. Ich hatte nicht mit an Land gehen können, aber unvergeßlich ist mir der Trauerzug, als die Trage an den Strand kam, und dann das Boot, das sie zum Schiff brachte, die Flagge halbstocks führte. Und als wenn die Insel unseren Schmerz empfände, schlug, während der Tag schnell zur Neige ging, feurige Lohe zum Himmel empor, denn ein Leuchtsignal, das die Auffindung anzeigen und die Mannschaften hatte zurückrufen sollen, hatte im dürren Schilf gezündet. Die ganze Nacht hindurch arbeiteten unsere Leute, um die kleine Niederlassung und die jungen Kokospalmen vor dem Brande zu schützen, während an Bord die Leiche in einer Kasematte aufgebahrt und dann in einen Zinksarg gelegt wurde, den unser Maschinenpersonal schnell fertiggestellt hatte. Acht Tage lang stand der Sarg auf dem Steuerbord achteren Außendeck, mit einem Posten davor, bis wir ihn nach erhebender Trauerfeier in Rabaul auf die letzte Reise in die Heimat schicken konnten. —

Als wir jetzt wiederkamen, fanden wir noch allerlei Spuren des Feuers, das ein gut Stück Land für die Vergrößerung der Pflanzung freigelegt hatte, gleichsam als Entschädigung dafür, daß doch mancher Baum hatte dran glauben müssen. Die Aus- und Einschiffung durch die Brandung war nicht ganz einfach, und unsere Rückkehr an Bord glückte erst, nachdem eine Jolle breitgeschlagen

und gekentert war. Außer einem unfreiwilligen Bade hatten die Beteiligten aber keinen Nachteil davon. Es will eben alles gelernt sein.

Als die Sonne schon tief stand und die Insel und den leichtbewölkten Himmel in alle Farben tauchte, lichteten wir Anker und setzten unsere ruhige Fahrt fort. Schnell kam die Dunkelheit, und eine klare Tropennacht umfing uns wieder auf weitem Meer. Hell leuchteten die Sterne. Das südliche Kreuz stand schon über der Kimm, und ein strahlender Planet, die Venus, schickte sich an, durch die Mondscheibe zu wandern. In ruhigem Geplauder saßen wir beisammen, die Mannschaft auf der Back und dem Aufbaudeck, die Offiziere auf der Schanze, und genossen die erquickende Kühle nach heißem Tag. Hier und da wurde wohl ein friedlicher Kampf auf dem Schachbrett ausgefochten. Eine Dorfgeschichte oder heimatliche Lieder trugen die Gedanken fern hinweg zu den Lieben, wo im schönen Sommer die Felder jetzt reiften. Wie sonst schwatzten auch heute drahtlose Funken durch die Nacht; wir waren noch in guter Verbindung mit Tsingtau und hörten seit einiger Zeit auch schon Y a p , die neue deutsche Station auf den West-Karolinen, die Kabelanschluß hatte nach Shanghai, Niederländisch-Indien und über Guam nach Nordamerika. Wenn die Sonne nicht scheint, ist die Verbindung zuverlässiger und weitertragend. So bekamen wir fast jeden Morgen eine Art Ozeanzeitung, die neuesten Telegramme aus aller Welt. Aber was wir am 29. Juni lasen, war ergreifend, die Meldung: Erzherzog Franz Ferdinand und seine Gemahlin in Sarajewo ermordet! Wir wußten, welche Hoffnungen man in Österreich-Ungarn auf diesen Fürsten setzte und welche Stücke auch unser Kaiser auf ihn hielt. Und zu tiefem

Abscheu vor feigem Verbrechen kam uns sofort die Empfindung, daß hier etwas geschehen war, was seine Kreise ziehen mußte; daß eine so schwere Beleidigung, ja Herausforderung unseres Verbündeten auch Deutschland und damit uns selbst hier draußen nicht unberührt lassen könnte. Daß Rußland rüstete, war uns bekannt. Mir hatte mein Vater schon im März geschrieben, wir gingen in nicht mehr zu übersehender Weise einem Kriege mit Rußland entgegen. Frankreichs Stimmung gegen uns war nicht zweifelhaft, und England? — Aber nicht doch! Wir hatten doch eben noch die herzlichsten Freundschaftsbeteuerungen gehört. Der englische Admiral, der Kiel besuchte, hatte ein so aufrichtiges Danktelegramm geschickt, ganz zu schweigen von unserer eigenen kleinen Begegnung in Tsingtau. So kamen wir schließlich überein, daß wohl auch dieses Begebnis sich mit Ehren würde begleichen lassen, ohne daß die Welt darüber in Brand geriete. Die wirtschaftlichen Beziehungen der Völker schienen uns so verwickelt und so unlösbar, daß wir an gewaltsamen Bruch, jedenfalls aus solcher Veranlassung, nicht recht glauben wollten. Immerhin: „Bereit sein ist alles!" Kriegsschiffe im Auslande müssen stets damit rechnen, ganz plötzlich auf sich selbst gestellt zu sein. Unser Gefechtsdienst, den wir in dieser ganzen Zeit ohnehin schon eifrig betrieben, bekam doch eine Spur ernsteren Beigeschmacks, und so eine Art Unterbewußtsein, daß wir einer schweren Zeit entgegengingen, hat uns seit diesem Morgen nicht mehr verlassen.

Doch wie zu Hause behielt der Alltag noch die Oberhand, und jetzt steuerten wir gerade Saipan an, wo die Verwaltung der deutschen Marianen ihren Sitz hatte. Lang streckt es sich von Nord nach

Süd, wie fast alle Inseln dieser Kette; ein erloschener Vulkan, der Tapotschau, krönt ihre Mitte. Zu seinen Füßen liegt der Hauptort Garapan, vor dem wir nachmittags zu Anker gingen. Obwohl wir auf der Westseite der Insel lagen, schlingerte das Schiff doch stark in der um ihre Enden laufenden östlichen Dünung, und das Aussetzen der Decksboote war schon etwas schwieriger als zu Hause in Tsingtau. Aus dem kleinen Hafen, den die Korallenriffe hier bilden, kam ein weißes Ruderboot. Wir schickten ihm eine Dampfpinaß entgegen, und bald waren der Stationsleiter und der Regierungsarzt bei uns an Bord. Beide Herren hatten unser Schiff, als wir noch weit ab gewesen waren, für einen Franzosen gehalten und schon an Sicherheitsmaßnahmen gedacht. Sie mußten immer auf so eine Art Überfall gefaßt sein, denn sie bekamen nur alle acht Wochen Post und wußten daher noch nichts von unserer Reise. Die „Germania", der Dampfer der Jaluit-Gesellschaft, war noch dazu wegen Taifuns überfällig. Um so größer war die Freude über unsere Ankunft, und bereitwillig halfen die Herren uns in den nächsten Tagen, ihr kleines Reich kennenzulernen.

Sie herrschten über zwei ganz verschiedene Volksstämme, die Chamorros und die Karolinier. Die Chamorros, die ursprünglichen Einwohner der Marianen, sind ziemlich hellfarbig, gehen europäisch gekleidet und legen Wert darauf, als etwas Besseres zu gelten. Sie wohnen in einstöckigen Holzhäusern und machen überhaupt den Eindruck einer gewissen Wohlhabenheit. Ihr geistiges Haupt war zur Zeit unseres Besuches ein Jüngling namens Ata, der in Hamburg die Seemannsschule besucht und sich wohl auch sonst nicht ohne Nutzen in Deutsch-

land aufgehalten hatte. Sein Geschäft schien gut zu gehen. Er handelte hauptsächlich mit Kopra nach Japan, besaß aber auch einen Laden und war besonders stolz auf seine Seifenfabrik, in der wir spaßeshalber etwas frische Palmölseife kauften. Doch hatte er auch modegerecht tanzen gelernt, und man wird unser Staunen begreifen, als wir zu einem richtigen kleinen Ball eingeladen wurden. Die jungen — und älteren — Chamorrodamen wollten sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, sich mal wieder nach den Klängen des Klaviers im Walzertakte zu wiegen. Ihre Balltoilette stammte, wie uns erzählt wurde, aus dem „Kaufhaus des Westens" — vorletzte Saison. Deutsch konnten sie auch, jedenfalls genug für eine Ballunterhaltung; kurz, es war „fast wie zu Hause". Ehe das Fest begann, gaben die Karolinier, die sehr viel dunkler sind und den paradiesischen Zustand noch ziemlich bewahrt haben, vor dem Hause eine Tanzvorstellung etwas urwüchsigerer Natur. Auf den braunen, fettglänzenden Leibern, die mit Gelbwurz angemalt waren, spiegelte sich das Licht von Palmblattfackeln, während sie, in Reihen aufgestellt, nach eintönigem Gesang ihre Bewegungen ausführten.

Chamorro- und Karolinierdorf liegen friedlich nebeneinander links und rechts des Weges, der von der Landungsstelle kommt. Er führt direkt zur Schule, die beiden gemeinsam ist. Der Kommandant besuchte sie mit einigen von uns gleich am nächsten Vormittag. Wenn wir in eine der drei Klassen traten, stand das junge Volk auf und sagte „Guten Morrgen!" Wir hörten allerlei Weisheit von den kleinen Leuten. Sie konnten deutsch lesen, aufsagen, Fragen beantworten und sprachen dabei merkwürdig eintönig und mit scharfem Zungen-„Rr". Ein

dunkler Lehrer fragte ab: „Was tut der Vater?" „Derr Vaterr arrbeitet." „Wo arbeitet der Vater?" „Derr Vaterr arrbeitet auf derr Pflanzung." „Was pflanzt der Vater?" „Derr Vaterr pflanzt Bananen." „Und?" „Derr Vaterr pflanzt Kokospalmen." „Und?" „Derr Vaterr pflanzt Yam", und so fort, kurz, es ging auf den Wert der Arbeit hinaus, sicher ein guter Weg zur Erziehung zur Arbeit, dem Hauptziele gesunder Eingeborenenpolitik. Zum Schluß hörten wir noch einen frischen deutschen Sang.

Die Schule stand, als Regierungsschule, unter der Leitung eines deutschen Lehrerehepaares, und so zahlreich waren die Schüler, daß von morgens bis abends unterrichtet werden mußte. Ihr angegliedert war eine Dolmetscherschule, auf der ältere Knaben im Deutschen weitergebildet wurden. Einige besonders anstellige Chamorros waren nach Tsingtau geschickt worden, um auf der Werft in der Tischlerei ausgebildet zu werden.

Außer diesen beiden Stämmen beherbergte Saipan noch zwei fremde Dörfer, Samoaner und Oleai-Leute. Die Samoaner, der alte Lauaki mit seinem Anhange, waren Verbannte, die nach dem Aufstande 1911 hierher gebracht worden waren. Sie empfingen uns in ihrer kleinen Ansiedlung und bewirteten uns in heimischer Weise mit Kawa und schönen Reden. Sie kamen später auch vollzählig an Bord, brachten Kokosnüsse und Strohmatten mit und holten sich Geschenke. Die Männer und die Dorfjungfrau tanzten und sangen, nachdem sie sich zu meinem Schrecken auf der Schanze mit Palmöl eingerieben hatten. War es auch nur ein Abglanz ihres fröhlichen Treibens daheim, wir freuten uns doch, diesen Eindruck zu haben. Schon im vorigen Jahre war uns das sagenhaft schöne

Samoa durch die Lappen gegangen; wie leicht konnte das jetzt wieder geschehen.

Die Oleai-Leute, zu denen mich der Regierungsarzt eines Morgens mitnahm, hielten sich in Saipan nur vorübergehend auf. Ihre Insel in den West-Karolinen war vor kurzem von einem Taifun heimgesucht worden. Sie sollten bald wieder südlicher ziehen, weil sie hier allzu sehr froren. Wir überraschten die weibliche Jugend des Dorfes, als sie im lichten Palmenwald in einer Reihe stand und unter Anleitung gestrenger Großmütter eine Tanz- und Gesangprobe abhielt. Ihre anmutigen, dunklen Gestalten, die mit nichts anderem als einem Lendenschurz aus frischen Blättern bekleidet waren, hoben sich scharf von der grünen, sonnendurchspielten Umgebung, während die Mädchen singend im leichten Takt den Oberkörper, den Kopf und die Arme bewegten: ein heiteres, naives Bild.

So gut die Zeit es erlaubte, wurde auch unserer Mannschaft Gelegenheit gegeben, etwas von der Insel zu sehen. Der Bootsverkehr weit draußen von der offenen Reede durch die gewundene, enge Hafeneinfahrt war aber nicht ganz einfach, und einer unserer Dampfpinassen gefiel es auf der Korallenbank so gut, daß sie erst nach längerem Zureden zu bewegen war, an Bord zurückzukehren; die braunen Bootsleute unserer Wirte und der endlich eingetroffene Dampfer „Germania" halfen kräftig, sie flott zu machen.

Am Abend des 2. Juli verabschiedeten wir uns von unseren Landsleuten in Saipan, standen die Nacht über in See, und ankerten am nächsten Morgen, um Hirsche zu schießen, vor der Insel R o t a. Diese trägt nur eine kleine Chamorro-Ansiedlung, die vor einigen Jahren in

einem Taifun ebenfalls schwer gelitten hat. Der katholische Missionar, mit einem Laienbruder die einzigen Weißen, zeigte uns noch Spuren davon; auch besuchten wir eine große Tropfsteinhöhle, in der sie mit ihrer Gemeinde vor Sturm und Flut Schutz gefunden hatten. Mit guter Jagdbeute verließen wir abends das einsame Eiland und fuhren an Guam vorbei, das allein von den Marianen einen guten natürlichen Hafen hat und den Amerikanern gehört, unserem nächsten Ziele zu, dem großen Truk-Atoll auf den Mittelkarolinen. Das Wetter verschlechterte sich jetzt. Es wurde diesig; Böen setzten ein, und die Sonnensegel mußten geborgen werden. Wind, See und Barometerstand ließen keinen Zweifel darüber, daß ein Taifun nördlich von uns vorbeieilte. „Scharnhorst", die etwa zwei Tagemärsche hinter uns stand, hat seine Nähe noch deutlicher zu spüren bekommen. Zum Glück hatten wir am 5. Juli ein gutes Mittagsbesteck, mit dem wir auch in etwas unsichtigem Wetter die Olol-Inseln ansteuern konnten, ein großes Atoll, das auf unserem Wege lag. Gegen 4 Uhr nachmittags erschien es hinter Wolkenschleiern am Horizont; man sah, als wir näher daran waren, eigentlich nur Palmengruppen über weißem Gischt der am Ufer sich brechenden See. Solches Insichtkommen wird auf der Kommandobrücke immer mit einiger Freude begrüßt, denn es löst die Spannung, mit der es erwartet wurde. Besondere Bedeutung gewinnt es in einem Inselgewirr wie dem der Südsee, wo die Korallenwände fast senkrecht aufsteigen, wo kein Lotwurf dem Navigations-Offizier die Nähe des Landes anzeigen kann und oft nur die Brandung verrät, wo die Gefahr liegt. Gelingt es da nicht, vor Dunkelheit die Landmarken auszumachen, die man sucht, so bleibt nichts übrig, als in den freien See-

raum zu halten und bis zum nächsten Morgen zu warten. — Wir konnten diesmal unseren Weg ruhig fortsetzen und richteten uns so ein, daß wir am folgenden Tage, dem 6. Juli vormittags, vor der Nordosteinfahrt von Truk standen.

Die Trukinseln werden von einem Wallriff umgeben, das bis zu 40 Seemeilen Durchmesser hat. Wie eine Mauer steht es fast kreisrund im Wasser. Die Wogen des Ozeans rennen dagegen und stoßen sich die Köpfe ein, daß der Schaum hoch aufspritzt; ein weißer Streifen zeigt seinen Verlauf. Dahinter ist es ruhig, und weit dehnt sich die Lagune um die Kuppen des unterseeischen Basaltgebirges, die nun einzelne Inseln sind. Will man einlaufen, so ist gute Sichtigkeit Vorbedingung, und gern hat man die Sonne im Rücken, um flache Stellen vermeiden zu können, die sich von dem dunklen Blau der Tiefe hellgrün abzeichnen. Wir mußten warten, bis zwischen Böen, die uns den Regen ins Gesicht peitschten, eine Pause eintrat; dann hielten wir auf Wela zu, deren Höhen über 300 m ansteigen. In der Einfahrt biegt sich das Riff formvoll nach innen und läßt fast vergessen, daß die Natur es gebaut hat. Wir laufen hindurch wie zwischen Molen, ändern Kurs und ankern nach einer Stunde in Eten-Hafen, einer freundlichen Bucht zwischen Toloas und Eten. Hier lagen wir besser als vor Saipan, wenn auch noch auf 40 m Wasser, aber geschützt gegen Dünung, und der Anker hielt gut, nachdem er sich an langer Kette in Korallen festgelegt hatte. Bald stellten sich auch hier die ersten Besucher ein: der Stationsleiter, der Arzt, die Herren der Jaluit-Gesellschaft, Missionare. Und der junge Kommandant des neuen Peilbootes, das auf der Tsingtauwerft gebaut und erst vor kurzem von der

„Titania“ hierher gebracht worden war zur Vermessung der Insel, meldete sich bei dem Unsrigen. Anderen Tags kam die „Scharnhorst“, Kommandant Kapitän z. See Felix Schultz, und abends auch die „Titania“ mit dem für die Reise gemieteten japanischen Kohlendampfer „Fukoku-Maru“. So konnte die schmutzige und doch so notwendige Arbeit gleich beginnen. Kohlen nehmen ist an sich schon kein leichter Dienst, besonders in den Tropen, wo die Sonne so hoch steht und das Quecksilber auch auf dem Wasser gerne bis 30 Grad und darüber klettert. Deshalb nutzt man nach Möglichkeit die kühleren Stunden, auch wenn es dunkel ist, und läßt die Arbeit während der Mittagshitze ruhen. Kann man nur von einer Seite kohlen, so wird die Sache noch schwieriger, weil dann die Hälfte der Last auf die andere Seite des Schiffes geschleppt werden muß. Schließlich bot die Übernahme aus einem Dampfer, an dessen Schätze man nicht immer leicht heran kann, unserer jungen Mannschaft überhaupt einiges Neue. So scholl, nachdem die „Scharnhorst“ ihren Hunger befriedigt hatte, fröhlicher Zuruf vom Hellwerden bis fast zum anderen Morgen, klirrten die Ketten, zischte weißer Dampf aus den Heißwinden, stiegen die Staubwolken, füllten, schleppten und leerten schwarze Gestalten die Kohlensäcke, und ein gesunder Wetteifer zwischen den einzelnen Arbeitsgruppen förderte die Leistungen. Große elektrische Lampen und die Scheinwerfer der „Scharnhorst“ erhellten, nachdem die Sonne untergegangen war, das ganze Arbeitsfeld, auf dem für Faulenzer kein Platz war, wo jeder zugreift und mithilft, damit das Schiff schnell wieder fahrbereit wird. Nur wer gar nichts mit dem Kohlen zu tun hatte, machte besser daß er an Land kam oder flüchtete auf die „Titania“, deren

liebenswürdiger Führer, Oberleutnant z. See v. R. Vogt, immer einen bequemen Stuhl und kühlen Trunk für solche Gäste bereit hatte.

Als die Kohlenschlacht geschlagen und das Schiff wieder sauber war, suchten wir, unsere Umgebung näher kennen zu lernen. Doch war über Land, wenn man nicht in den Urwald eindringen wollte, nicht viel zu unternehmen, das Wegenetz noch bescheiden. Der Verkehr ging meist über Wasser, und wer die Natur belauschen wollte, bat den Ersten Offizier um ein Boot, segelte nach Herzenslust zwischen den Inseln herum und landete, wo es ihm gefiel. Da konnte man auf flachem Wasser den Bau der Korallen bewundern, auch Fische und anderes Getier in allen Formen und Farben, dann wieder Mangroven und Palmen, bunte Vögel und große Schmetterlinge und tausend Arten tropischen Wachsens. Die Menschen dazwischen — Truk ist stark bevölkert — erschienen noch sehr ursprünglich; auch die planmäßigen Arbeiten zur Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse steckten noch in den Anfängen. Wir sahen eine Musterhütte auf Pfählen, die die Leute lehren sollte, gesünder und sauberer und nicht in ihrem eigenen Schmutz zu wohnen, denn allerlei Krankheiten plagten sie; die Sprechstunde des Arztes war sehr besucht. Und doch boten die Eingeborenen ein hübsches Bild, als sie eines Nachmittags in ihren geschmückten Auslegerbooten von allen Seiten herankamen und sich um die „Scharnhorst“ scharten. Sie wollten tanzen vor dem Großen deutschen Häuptling, dem Admiral, und lagerten mit viel Geschrei, nach Stämmen geordnet, auf Bastmatten, die sie auf der Schanze ausgebreitet hatten, bis die Reihe an sie käme. Dann ordneten sie sich auf dem kleinen Raum, der für die jeweiligen Tänzer freigelassen

war, und die mit Palmöl eingeriebenen sehnigen Gestalten bewegten sich rhythmisch im Sonnenlicht. Jeder Stamm tanzte seinen eigenen Tanz. Der Vorsänger gab den Takt; die anderen fielen ein, klatschten in die Hände, schlugen die Arme gegeneinander, auf die Schenkel, unter die Achseln, daß es einen hohlen Ton gab. Manche Gruppen saßen und wiegten nur die Oberkörper und warfen die Köpfe, daß die Schildpattohrringe klapperten und die Halsketten aus Zähnen des fliegenden Hundes rasselten. Andere sprangen umeinander. Die letzte und beste Gruppe tanzte mit langen dünnen Keulen, die sie geschickt um den Körper wirbelte oder mit lautem Knall auf das Deck stieß. Immer aber schloß der Tanz mit einem kurzen, hundeartigen Gebell aus rauhen Kehlen. Auch Mädchengruppen waren dabei, hübsche Erscheinungen zum Teil, in feingeflochtenen Baströcken, die sie erst kurz vorher im Busch mit den Alltagskleidern vertauscht hatten. Muschelketten schmückten Hals und Handgelenke; der Oberkörper war wieder mit Gelbwurz verschönt, und kein Kopf ohne Blume im schwarzen Haar. Die Mütter saßen hinter den Mädchen mit wachsamem Auge und lobten und tadelten Haltung und Gebaren, denn eine guttanzende Tochter mehrt das mütterliche Ansehen und steht höher im Preise, wenn der Mann kommt und sie kaufen will. Es war an diesem Nachmittag auf der „Scharnhorst" ein lustiges, wenn auch fremdartiges Treiben, das der Mannschaft viel Spaß machte. Im schmucken weißen Tropenanzug hielt sie den achteren Turm und das Aufbaudeck besetzt bis in den Großmars hinauf, oder wo jeder sonst ein Plätzchen hatte erhaschen können. Auch der Geschwaderchef zeigte sich sichtlich erfreut. Freundlich begrüßte er einzelne Häuptlinge und ließ sich vom Stations-

leiter über sie berichten. Mit Lärm und Gesang zog gegen Abend die dunkle Gesellschaft von dannen und hat zu Hause beim Fackelschein wohl noch lange weiter getanzt. Denn wenn diese Leute der Freudenrausch einmal gefaßt hat, tanzen sie tatsächlich, bis sie umfallen. Ein friedliches Spiel der Scheinwerfer leuchtete ihnen auf der Heimfahrt nach. — Wieder aber zitterten elektrische Wellen durch die Luft, erzählten von Bestürzung und Empörung über ruchlosen Fürstenmord und mahnten zur Vorsicht. So war es geraten, von nun an zusammenzubleiben. Wir mußten vereint marschieren, „Scharnhorst" und „Gneisenau", um, falls es nötig würde, vereint schlagen zu können.

III. In Ponape.

Am Mittwoch, den 15. Juli, um 4 Uhr nachmittags gingen die Panzerkreuzer in See. Während wir am folgenden Tage Schießübungen abhielten, fuhr der Geschwaderchef, der ein großer Naturfreund war, mit seinem weißen Motorboot in das unbewohnte Oroluk-Atoll. Statt der gesuchten Schildkröten fand er aber nur einen japanischen Schuner, der angeblich dort fischte und sehr unschuldig tat, als er entdeckt wurde. Westlicher Wind wuchs, während wir weiterfuhren, über Nacht zum Sturm, und Pforten und Fenster mußten im Achterschiff geschlossen werden, weil die See hoch auflief. Doch konnte unser Kommandant am 17. Juli, während wir die Insel Ponape ansteuerten, die Mannschaft auf den Gefechtsstationen besichtigen, womit die Ausbildung planmäßig zum ersten Abschluß kam. Wir hatten fleißig geübt und freuten uns der Anerkennung, die er uns aussprach.

Als wir gegen Mittag an Deck kamen, fesselte uns ein herrliches Bild: Im Süden standen im hellsten Sonnenlicht die wuchtigen Höhen von Ponape, und rings um uns, soweit das Auge reichte, war das Meer bedeckt von weißschäumenden, geschwinde mit uns laufenden Ketten von

Wellenbergen. Bald drehten die Schiffe auf die Einfahrt zu und schlingerten nicht unerheblich in der nun querein kommenden See. Die grünbraune Masse der Berge löste sich allmählich in Wälder und Felsen auf, die ein einziger weißer Kranz umgab. Das war wieder das Außenriff, an dem der Stille Ozean in hohem Gischt seine Wogen sich brechen ließ, ein schon bekannter Anblick, aber immer neu, unaufhörlich, gewaltig. Mitten durch das Getöse der Brandung liefen wir in ruhiges Wasser. „Scharnhorst" ankerte vor der kleinen Insel Langar, wo die deutsche Flagge über Palmen von den Gebäuden der Jaluit-Gesellschaft zu uns herüber grüßte, „Gneisenau" unter dem langgestreckten Dschokadsch-Felsen. Das Korallenbecken, in dem wir lagen, war eng und tief, und wenn der Anker auch schließlich faßte, so hatten wir doch Riffe nicht weit vom Heck, wie wir uns auch in der nächsten Zeit auf den Wind legen mochten. Da das Wetter während unseres ganzen Aufenthalts in Ponape unbeständig blieb und starke Böen unsere ständigen Besucher waren, so mußten beide Schiffe in mehreren Kesseln Dampf behalten, damit die Maschinen nötigenfalls in kurzer Zeit angehen konnten. „Scharnhorst" verlegte bald ihren Ankerplatz weiter nach draußen, wo sie aber auch noch mehrfach ins Treiben geriet.

Unsere Zeit hier hatte nur kurz sein sollen, aber der gesprächige Apparat erzählte wieder allerlei Erfreuliches und Unerfreuliches. Österreich wollte nun Ernst machen mit Serbien. Rüstung und Kriegsgeschrei klang durch die Welt, und bald war kein Zweifel mehr, daß wir da, wo wir waren, die Entwicklung der Dinge in Europa abwarten mußten. Priesen wir auch trauernd die Vorsicht, die uns nun wieder um Samoa zu bringen

drohte, so hofften wir im stillen doch weiter auf eine friedliche Lösung. Die Schöpfung rings um uns war wirklich zu schön für blutigen Krieg, und allerhand Aufgaben stellten sich ein.

Die Mannschaft hatte in den letzten Wochen recht heran gemußt, und es lag nahe, ihr auf diesem sauberen und gesunden Fleckchen Erde etwas Zeit zur Erholung zu gönnen. Gute Wege führten nach allen Richtungen ins Land. Besonders die Ansiedlung der Europäer bot hübsche Spaziergänge, ein kleiner Fluß, dreimal zu Becken gefaßt, Gelegenheit zum Baden und Zeugwaschen. Der Schießstand der Polizeitruppe zeigte sich brauchbar zur Fortsetzung der Übungen mit dem Gewehr, und auf dem Exerzierplatz in der alten spanischen Zitadelle, der von schattigen Palmen und Hartholzbäumen eingefaßt war, konnten die Seebeine wieder gerade gezogen werden. All dies in verschiedenartiger Vereinigung fand unsere Leute in der nun kommenden Woche viel an Land. Oft schickte ich ihnen das Mittagessen nach, und zwischen Dienst und Wasserplantschen verging ihnen sorglos der Tag.

Auch einige Ausflugsziele fanden sich. Ein Teil der Offiziere und Fähnriche besuchte die Ruinen von Metalanim. Ich konnte leider nicht mit dorthin, aber nach der Erzählung der anderen muß es eine beschwerliche Reise gewesen sein. Erst wanderte man zu Fuß mehrere Stunden auf guten Wegen; dann kam eine längere Wasserfahrt im Einbaum, der, wenn man nicht aufpaßt, trotz des Auslegers auch mal umschlagen kann, und das letzte Stück ging's bis zu den Knien durchs Wasser, weil die Flut schon eingesetzt hatte. Aber es lohnte sich wohl der Mühe, denn mannshohe dicke Mauern, kunstgerecht aus ge-

waltigen Basaltblöcken gefügt, ließen, wenn auch überwuchert von tropischem Grün, doch die Grundrisse einer weitläufigen alten Wohnungsanlage erkennen. Man kann sich vorstellen, wie das, so weit ab vom Wege der uns sonst bekannten alten Kulturen, auf einer kleinen Insel mitten im Stillen Ozean, auf den Beschauer wirken muß. Auf und ab geht es in der Geschichte der Menschheit, und Kampf, Sieg und Untergang folgen sich nach ewigem Gesetz. Ein Volk, das schwach wird, muß zurücktreten, damit ein stärkeres sich durchsetzen kann.

Von Kampf, wenn auch aus jüngerer Zeit, sprachen auch die anderen Orte, die wir aufsuchten, der Dschokadsch-Felsen und der Nankjop-Kegel, beide bekannt aus dem großen Eingeborenenaufstand 1910, den unsere Schiffe „Emden", „Nürnberg", „Cormoran" und „Planet" niedergeschlagen haben. Besonders der Dschokadsch zog uns an, denn wir hatten ihn täglich vor Augen. Er steht vereinzelt auf einer kleinen Insel, die er fast ganz ausfüllt, und die neuerdings durch einen Erddamm mit der Hauptinsel verbunden ist. Eines Morgens, kurz vor Sonnenaufgang, machten wir uns auf, ihn zu erklettern, einige Offiziere und Fähnriche und ein paar Matrosen. Vom Wege, der rings um den Felsen führt und die Dörfer der dort jetzt angesiedelten Mortlock-Leute verbindet, arbeiteten wir uns durch dichtes Unterholz empor. Dann ging's in einem steilen Felsspalt in die Höhe, und wieder durch dichtes Gestrüpp auf den Kamm, auf dem die aufständigen Dschokadsch-Leute sich damals festgesetzt hatten. Die Beschießung durch die Schiffe hatte ihnen nicht viel anhaben können, da sie in Höhlen Schutz fanden. Es mußte daher gestürmt werden, und auf diesem Wege brachten die Landungsabteilungen der Schiffe ein Ma-

schinengewehr hinauf, warfen den Feind und säuberten den Felsen. Über einen noch deutlich erkennbaren Schützengraben der Aufständischen erreichten wir schließlich durch hohes Gras die Kuppe, auf der ein Holzkreuz an die tödliche Verwundung eines Obersignalgasten erinnerte. Leider konnte nicht die ganze Mannschaft hierhergeführt werden; aber man muß solche Erinnerungen doch möglichst ausnutzen, um den kriegerischen Geist zu beleben, darum schickte ich später wenigstens das Signalpersonal hinauf. Der Geschwaderchef bestieg den Felsen in Begleitung seines Chefs des Stabes, Kapitän z. See Fielitz, und der Kommandanten. Auch manche andere Ausflüglergruppe fand sich durch den herrlichen Rundblick belohnt, der sie da oben erwartete. Im Norden der weite blaue Ozean, durch das weiß überschäumte Außenriff scharf abgeschnitten von den Korallenbecken, denen man fast bis auf den Grund sieht; im Süden die hohen Basaltberge von Ponape, und zu unseren Füßen, zwischen Mangroven und Palmen versteckt, braune Hütten und Häuser mit rotem Dach; auf dem Wasser hier und da ein Einbaum mit fischenden Eingeborenen, und friedlich zu Anker unsere stolzen grauen Schiffe. Darüber am Tropenhimmel ziehen weiße Wolken. Die Sonne, fast senkrecht über uns, läßt alles im grellsten Lichte erscheinen. Ruhig und andächtig wird der Mensch, wenn er von hoher Warte so ein Stück herrlicher Gottesnatur vor sich liegen sieht, und auch bei uns stellten sich ernste Gedanken ein, denn wir wußten, daß Österreich vor der Entscheidung stand und daß damit auch unser Schicksal sich bald erfüllen mußte. Dann würden wir auch um d i e s e n Boden zu kämpfen haben, der durch deutsches Blut geweiht war. Wurde doch während unseres Aufenthaltes drüben auf

dem Kirchhof ein Denkmal errichtet, das „Scharnhorst" mitgebracht hatte und das an den Gräbern der Gefallenen der Nachwelt erzählen sollte, wer hier in ehrenvollem Kampfe für sein Vaterland den Tod gefunden hatte. In Gegenwart von Abordnungen der Schiffe und der Polizeitruppe übergab es der Geschwaderchef persönlich dem Schutze der Kolonie.

Der Nankjop-Kegel, der fern aus dem Urwalde aufragte, und an dem die Aufständischen in fast unzugänglicher Stellung den deutschen Stürmern die meisten Verluste beigebracht hatten, war schwerer zu erreichen. Auch wuchsen nun die dienstlichen Anforderungen, so daß ein geplanter Übungsmarsch des Landungskorps dorthin schließlich unterbleiben mußte. Nur eine kleine Gruppe schickte ich aus, die den Weg erkunden sollte. Aber noch manch fesselnde Einzelheit aus der Aufstandszeit hörten wir vom Regierungsarzt, der nach der Ermordung des Bezirksamtmannes, unterstützt von seiner Gattin, mit treugebliebenen Häuptlingen die Kolonie gehalten hatte, bis Hilfe kam.

Jetzt war es auf der Insel ruhig. Die Häuptlinge kamen zu Besuch in die Ansiedlung und auf die Schiffe, und der „König von Metalanim", ein freundlicher, bejahrter Mann, erbot sich, Ruinenbesucher bei sich zu beherbergen. Der Rest der Dschokadsch-Leute lebte in Verbannung auf Yap. Wir sahen auch wieder allerlei Tänze, im Schein der Fackeln beim Bezirksamtmann oder nachmittags vor den gastlichen Hallen der Jaluit-Gesellschaft auf Langar, wobei auch unsere Geschwaderkapelle spielte. Ein Genuß ganz eigener Art aber zog sich durch diese Zeit, das war das Baden in dem Staubecken oben auf der Höhe. Täglich, wenn die größte Hitze vorbei war, fand

sich dort eine lustige Gesellschaft zusammen, darunter auch oft der Geschwaderchef. Man konnte ein Stückchen flußaufwärts schwimmen, Kopfsprünge machen oder unterhalb des Wehres unter armdickem Wasserstrahl kalte Massagen haben; alles Freuden, die es an Bord nicht gibt, denn da ist „Frischwasser" ein kostbarer Artikel, dessen Abgabe genau geregelt wird. In verschiedener Güte, je nachdem es zum Waschen, zum Speisen der Kessel oder zum Trinken und Kochen bestimmt, wird es in den Zellen des Doppelbodens mitgeführt und so oft wie möglich ergänzt. In Tsingtau nahmen wir es an der Mole aus der Leitung der Stadt; in anderen Häfen bekommt man es in Prähmen längsseit, und manchmal fällt es auch vom Himmel. Wie es in den Tropen regnen kann, läßt sich schwer schildern. Geschwind zieht da eine Böe herauf, und aus dunkler Wolkenbank stürzt das Wasser hernieder, nicht in Bindfaden, wie zu Hause, es sind schon eher kleine Manila-Leinen. Schnell müssen die Steerte der Sonnensegel gelockert werden, damit sie nicht ausreißen, und die Wache, die dazu gepfiffen wird, erscheint praktischerweise gleich im „Anzug Badehose", um mit munterem Lachen das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden. Es wäre schade, das köstliche Naß so einfach abfließen zu lassen. Deshalb wird es in Baljen und Pützen aufgefangen und vom Pumpenmeister schmunzelnd vereinnahmt. Auf langer Fahrt reicht aber auch das nicht aus. Letzten Endes könnte man natürlich Seewasser verdampfen. Das kostet aber Kohlen und geschieht in der Regel nur, solange man einwandfreies Wasser zum Trinken oder zum Gebrauch in den Kesseln anders nicht beschaffen kann. Auch hier kam uns wieder die Natur zu Hilfe, und in kaum unterbrochener Fahrt waren unsere Boote beschäftigt, um Süß-

wasser aus einer kleinen Bucht zu holen, in die es so reichlich floß, daß wir es schöpfen konnten. Einfach war aber auch das nicht, wegen des wechselnden Wasserstandes. Nur die Jollen konnten weit genug hinaufgelangen, und mit ihnen mußten die großen Boote weiter draußen gefüllt werden.

An unsere Boote wurden in dieser Zeit überhaupt starke Anforderungen gestellt, denn außer dem Wasserholen gab's täglich einige hundert Menschen hin und her zu befördern und zwischendurch noch manche unvorhergesehene Fahrt zu machen. Am besten bewährte sich, wie auch in den früheren Häfen, die große Motorbarkaß. Sie war nicht schnell, faßte aber über 90 Mann oder entsprechend andere Lasten. Doch blieb es ihr, wie den anderen schweren Booten, der Ruderbarkaß, Ruderpinaß und den beiden Dampfpinassen, nicht erspart, ab und zu festzukommen, denn der Weg zur Landungsbrücke war flach und umständlich. Meist gingen dann die Leute ins Wasser und schoben; genügte das nicht, so mußte Hilfe vom Schiff geschickt oder das Einsetzen der Flut abgewartet werden. Unser Stolz aber war der „Schwan des Ostens", unser flinkes, weißes Motorboot, das allen Booten anderer Schiffe vorbeilief und in den Häfen Ostasiens ein wohlbekannter Gast war. Wie vom Auftreten des einzelnen Mannes auf die Besatzung, so wird, besonders im Auslande, vom Aussehen und der Führung der Boote auf das ganze Schiff geschlossen. Schließlich, wenn der alte Seemann auch sagt, „Was soll ich denn am Lande gehen? Ich kann dem Land vom Borde sehen!", so nützt uns doch der schönste Hafen nichts, wenn wir ihn nicht näher in Augenschein nehmen können. Auch kommt mit dem Boot der frische Proviant an Bord, wofür jeder-

mann ein großes Verständnis hat. Daher die Liebe und Fürsorge, die den Booten auf einem Kriegsschiff von allen Seiten zuteil wird.

Während wir so den verlängerten Aufenthalt aufs beste zu nutzen suchten, um in diesem irdischen Paradies Körper und Geist zu stärken, festigte sich uns die Überzeugung, daß bald das Höchste von uns verlangt werden würde. Die Nachrichten aus der Heimat nahmen immer ernstere Form an, und eines Tages kam vom Flaggschiff der Befehl, die Schiffe gefechtsbereit zu machen „zur Übung". Es sollte noch einmal geprüft werden, was für den Fall des Krieges vorgesehen war, aber: „Kosten dürfen nicht entstehen!", wurde bestimmt; der Rahmen einer Friedensübung sollte nicht überschritten werden. Nun, das hatten wir ja gelernt, und bald türmten sich an einigen Stellen des Schiffes solche Gegenstände, die im Kriege hinderlich oder entbehrlich sind und daher vorher von Bord gegeben werden müssen. Andere wechselten ihren Platz, kamen hinter Panzerschutz oder wurden an Stellen niedergelegt, wo sie im Gefecht gebraucht werden. Die Geschütze wurden gründlich nachgesehen und viele andere Vorbereitungen getroffen. So arbeiteten wir am 28. Juli von morgens bis abends und am 29. Juli, bis wir fertig waren. Nachmittags kam dann der Geschwaderchef, der wohl schon mehr wußte als wir, zu einer kurzen Besichtigung an Bord. Der 30. Juli verging in Ruhe mit Aufräumungsarbeiten, und erst der 31. Juli machte Ernst aus der Übung, denn der Befehl „Drohende Kriegsgefahr!" war in der Nacht aus Berlin eingegangen und bedeutete für uns zunächst „Auspacken, Sachen zur Jaluit-Gesellschaft auf Langar bringen!"

Da hob denn gleich wieder geschäftiges Treiben an. Leichter von Land kamen bei den Schiffen längsseit. Unsere Boote halfen mit, und über die Außendecks und mit den beiden großen Kränen wanderte von Bord, was sich da schon angehäuft hatte, und vieles mehr, was man bei Friedensübungen gern auf seinem Platz läßt, um es nicht zu beschädigen, was aber im Gefecht nicht minder die Splitter- und Brandwirkung einschlagender Geschosse vermehren kann, Raum wegnimmt, oder was man sonst gern los sein will. Kisten und Kasten, Sonnensegelstützen, Trossenrollen, Tauwerk, Inventarien aller Art, Abkommkanonen, überflüssige Geländerketten und -stützen, die beiden Backspieren, alte Rosteisen, die Modelle des Schiffes und der Maschinenanlage und tausend und aber tausend Dinge aus Lasten und Hellegatts verschwanden nach und nach. Besonders auf Holzwerk war es abgesehen. Alle hölzernen Spinde mußten von Bord. Der Speiseraum des Kommandanten wurde ausgeräumt; der Silberschrank, Bilder, Stühle, Teppiche kamen an Land. In den Kammern der Offiziere und Deckoffiziere blieben an Holzsachen nur der Schreibtisch und ein Stuhl. Auf dem Mitteldeck hatten wir einige Holzkammern, die für vorübergehende Zwecke eingebaut worden waren. Sie wurden den erschreckten Bewohnern gleich des Morgens fast über den Köpfen abgebrochen. Hei, wie die Äxte der Zimmerleute flogen! Es war Ernst diesmal mit dem Auspacken des Schiffes. Das große Wort war gesprochen, und nichts brauchte mehr angedeutet zu werden.

Nach den „Kaiserlichen" Sachen ging's an die „Privatsachen". Jeder Mann und jeder Offizier stellte eine Liste seines Eigentumes auf, die später mit der letzten Post zurückgelassen werden sollte. Es wurde genau befohlen,

was an Bord zu behalten war, und das war kaum mehr, als die notwendige persönliche Ausrüstung, dazu Briefe und Bilder der nächsten Angehörigen und einige Bücher. Auf einem Heimatschiff ist das alles viel einfacher. Da führt man weniger Gegenstände mit sich und kann die überflüssigen leicht hilfreichen Händen an Land übergeben. Im Auslande dagegen füllt die kleine Kammer, was alles an warmen und leichten Sachen, an Wäsche und Kleidern, an Uniform und Zivil in Gesellschaft, beim Sport und auf Wache, in größter Hitze und größter Kälte gebraucht wird. Auch die Mannschaft hat da viel Zeug, und ihre Spinde müssen geschickt gestaut sein, wenn sie ausreichen sollen. Nun half das aber nichts. Gala und Goldstreifenhosen, Frack und schöne Sommeranzüge und manch anderes wohl behütetes, liebes Ausrüstungsstück war jetzt entbehrlich, und nur, was der Krieg erforderte, behielt eine Freistatt an Bord. Wobei natürlich auch an kühleres Klima gedacht werden mußte, was bei unserer Lage — 30 Grad Celsius im Schatten — einiges Nachdenken erforderte. Kap Horn? Brrr! Bis wir dahin kommen, ist der Krieg — überhaupt — längst — zu Ende! —

Übergibt man schon seine Garderobe nicht gern einem so ungewissen Schicksal wie der Lagerung in den Tropen, wo sie in Hitze und Feuchtigkeit verstockt und den weißen Ameisen zum Fraße dient, wieviel schwerer trennten wir uns von all den Einkäufen aus China und Japan, Manila, Hongkong und Java, die wir an Bord hatten. Mit welcher Umständlichkeit und Sorgfalt der Mann sein bißchen Geld da draußen in Mitbringsel für die Lieben daheim umsetzt, muß man wissen, um zu verstehen, daß es manchmal eines sehr ernsten Nachdruckes bedurfte, um ihn zur Hergabe seines Eigentums zu bewegen. Und

uns Offizieren ging's nicht viel besser. Allmählich sammelt sich da allerlei in der Kammer an: schöne Vasen aus Porzellan und Bronze, japanische Tempellaternen, Elfenbeinschnitzereien, Seidensachen, Buddhas in jeglicher Ausführung, Lackrahmen und Schachteln, Bogen, Pfeile, Speere und andere Seltenheiten aus unseren Kolonien, Bilder aus Nord und Süd des Pazifischen Ozeans. Die ganze schöne Zeit, die wir auf der „Gneisenau" verlebt hatten, zog noch einmal an uns vorüber, während wir all dies Hab und Gut in schnell zurechtgemachten Gemäßen unterbrachten. Manch stiller Wunsch ist da miteingepackt worden an Eltern und Geschwister, Gattin und Kinder, und die Hoffnung schlich sich ein, daß man beim Auspacken zu Hause doch dabei sein könnte!

Überhaupt die Heimat! Wir haben ihrer viel gedacht, und vor dem Gewaltigen, das dort sich vollzog, trat uns unser eigenes kleines Schicksal zurück. Konnten wir auch nicht jubeln und jauchzen im Zuge der Menge, die unter dem Eindruck des schnöden Angriffs sich zusammenschloß und, Vaterlandslieder singend, die Straßen füllte, so fühlten wir doch den Geist der Stunde, ruhig und gemessen zwar, denn wir arbeiteten schwer im glühenden Tag. Und wenn es dunkel geworden, war es still um uns her. Kein Lichtschein drang nach außen. Die Wache spähte in die sternklare Nacht, und Scheinwerfer und Geschütze waren besetzt. Wohl leuchteten auch bei uns die Augen, wenn man mit den Leuten sprach; aber es war mehr eine stille, innere Glut, die den einzelnen erfüllte, das Bewußtsein, bald etwas Bedeutendes erleben zu sollen, das noch nicht ganz zu fassen war. Zu einer anhaltenden, großen Freude, zu einer „Begeisterung, größer als 1870", die aus Deutschland zu uns herüberklang, hatten

wir offen gestanden in diesen Tagen keine Zeit, weil wir nach Weltmeerbegriffen, noch ehe der Krieg recht begonnen hatte, am Feinde waren. Wir hörten seine Funkenzeichen und schlossen daraus, daß er nicht all zu fern an uns vorüberzog, und wir mußten sorgen, daß er uns nicht entdeckte dort zwischen den Riffen, wo emsiges Schaffen uns noch festhielt.

Auf diese Art erlebten wir auch den 2. August. Der Sonntag hatte keine Ruhe gebracht; Gottesdienst abzuhalten war nicht möglich gewesen. Ich wollte gerade zur Koje gehen, als der Adjutant hereinstürmte und meldete: „Mobilmachung gegen Rußland und Frankreich befohlen!" Da hatten wir endlich die Gewißheit, nach der jeder sich sehnte. Die Mannschaft zusammenzurufen, war es zu spät; sie brauchte den Schlaf, um morgen wieder frisch zu sein. Aber in den Messen war man noch auf oder kam wieder zusammen, um sich die Hand zu drücken; es war eine ernste, gehobene Stimmung. In der Frühe vor Beginn des Arbeitsdienstes hieß es dann „Alle Mann auf die Schanz'!" Der Kommandant gab der Besatzung den Mobilmachungsbefehl bekannt und schloß seine markige Ansprache mit „Drei Hurras für Seine Majestät den Kaiser!" Und mittags kam der Geschwaderchef an Bord und ermahnte in feurigen Worten die Leute, jetzt ihren Treuschwur wahr zu machen im Dienste für Kaiser und Reich. „Vorläufig sind nur Rußland und Frankreich unsere Gegner. Englands Haltung ist noch ungewiß, aber doch unfreundlich. Wir müssen daher auch englische Schiffe als Feinde betrachten!" Hochaufgerichtet stand der Admiral zwischen den gehobenen Mündungen der Geschütze des achteren Turms, und die buschigen Brauen zogen sich zusammen, als er das sagte.

Voll Vertrauen schauten wir auf zu unserem Führer, blickte der Sohn auf zum Vater, denn sein Jüngster, Graf Heinrich, war ja einer von uns. —

Am 4. August gingen „Scharnhorst" und „Gneisenau" zu einer kurzen Kaliberschießübung in See. Gegenseitig schleppten wir uns die kleine Scheibe, die auf der Dünung tanzte, daß sie manchmal kaum zu sehen war. Vor Dunkelheit waren die Schiffe wieder zu Anker auf ihren Plätzen, denn morgen sollte noch einmal gekohlt werden. Ob die „Fukoku-Maru" sich über unser Gebaren schon Gedanken gemacht hatte, weiß ich nicht. Jedenfalls hatte sie keine Funkentelegraphie, und es wurde aufs strengste dafür gesorgt, daß sie in Unkenntnis der Lage blieb. Ein Beauftragter der Firma, die den Dampfer für uns gemietet hatte, ein Deutscher, war darauf eingeschifft. Ihm fiel es zu, wenn wir erst ausgelaufen wären, mit dem Japaner nach Samoa zu gehen, was ja nach dem Vertrag für die Friedensreise vorgesehen war, und dadurch nach Möglichkeit zu verhindern, daß über unseren Aufenthalt in Ponape zu früh etwas in der Welt bekannt werden könnte. Beneidet haben wir ihn nicht um diese Fahrt, denn er hatte auf dem Schiffe schon vorher allerlei Erlebnisse gehabt. Die Mannschaft wollte ihm nicht wohl und hatte einmal sogar angedeutet, daß sie ihn ganz gerne über Bord werfen würde, was er mit nicht mißzuverstehender Handhabung seiner Mauserpistole beantwortete. Er ist aber in Apia angekommen und hat sich mit der Erledigung seines Auftrages fraglos ein großes Verdienst erworben. Später ist er leider den Engländern in die Hände gefallen, und die Briefe, die er zur Besorgung über das amerikanische Tutuila mitgenommen hatte, sind bis heute nicht angekommen.

Vormittags am 5. August kohlte „Scharnhorst", und nachmittags füllte „Gneisenau" die Bestände auf. Während die Arbeit im Gange war, kamen die Väter der Kapuzinermission an Bord. Die katholischen Mannschaften versammelten sich unter der Back, schwarz wie sie waren von der Arbeit, und gingen zur Beichte im seemännischen Unteroffizierraum. Wir benutzten diesen Tag auch, um endlich die Offiziermesse kriegsmäßig herzurichten. Holzwerk und Tapetenverkleidung, die Hitze und Kälte uns abgehalten, flog über Bord, und es entstand ein Bild der Zerstörung. Wo wir in fröhlichem Kreise auf schönen Sofas gesessen, stolperte man über Schienen und Winkel; rotgestrichene Eisenwände starrten uns an und die kahle Decke, von der die Drähte der elektrischen Beleuchtung lose herunterhingen. Das Büfett ersetzten wir durch Blechschränke aus dem Schiffslazarett. Außer Tischen und Stühlen behielten wir nur das Klavier zurück; etwas Musik mußte man gelegentlich doch machen können. Als einziger Schmuck blieb das Bild unseres Kaisers hängen. Es war aber gut, daß Platz geschaffen wurde, denn unsere zwölf Fähnriche grüßten seit zwei Tagen mit der Hand an der Mütze und waren nun Mitglieder der Offiziermesse; der Krieg hatte ihnen vorzeitige Beförderung gebracht. Sie waren wohl diejenigen unter uns, die am sorgenfreiesten und frohesten in die Zukunft schauten; unsere Leutnants, auch die älteren, haben sich bis zum Schluß dies heitere Vorrecht der Jugend bewahrt.

Unser Abendbrot nahmen wir etwas feldmäßig auf der Schanze ein, während Eingeborene in ihren Auslegerbooten das Schiff umkreisten, um ein Stück weißlackierten Holzes, gelber oder blauer Tapete zu erhaschen

als Schmuck für ihre Hütten. Der scharfe Rücken des Dschokadsch verschwamm im Dunkel der Tropennacht, und statt des Sonnensegels wölbte sich über uns das klare südliche Sternenzelt. Von vorne drangen der Lärm des Kohlens, das Rasseln der Winden, zischender Dampf und abgerissene Teile der Musik, und wir sprachen, was uns bewegte, und welchen Lauf die Dinge nun wohl nehmen würden. Mancher glaubte noch immer, daß England sich des Kampfes enthalten würde, um wieder im trüben zu fischen wie schon so oft. Doch wurden wir bald aller Zweifel enthoben, denn mitten in dies Kriegsleben hinein kam die Nachricht, daß die Briten sich unseren offenen Feinden zugesellt hatten. Wieder konnten wir der Mannschaft nichts davon mitteilen, weil der Japaner noch längsseit lag; aber die Offiziere versammelten sich doch, schwarz vom Kohlenstaub, für einen Augenblick in der Messe, und wir tranken einen kräftigen Schluck darauf, daß dieser Raubzug unseren Herrn Vettern schlecht bekommen möge! Jetzt wußten wir, woran wir waren, wenn es auch noch nicht alles war, was uns bevorstand. Und wieder gingen die Gedanken heimwärts, wo meine Mutter Geburtstag hatte — ein schönes Geschenk fürwahr —, zum alten Vater, der in drei Kriegen mitgeholfen hatte, das Reich zu bauen, dessen Voraussagen aber, daß es einmal so kommen müßte, ich nie recht hatte glauben wollen; zu Frau und Kindern. Frankreich und Rußland, das wäre ein fröhlicher Krieg gewesen, mit denen wären wir auch hier draußen schnell fertig geworden. Jetzt, von Übermacht umgeben, wohin wir auf dem Weltmeer blickten, überkam uns alle ein merkwürdiges Gemisch von Stolz und Wut: von Stolz ob der großen Meute, die man für nötig hielt, um

Deutschland niederzubeißen, und von ingrimmiger Wut über die Tücke, mit der man sie auf uns hetzte! Und ohne den Wunsch, sein Leben so teuer wie möglich herzugeben, ist wohl keiner von uns an diesem Abend zur Ruhe gegangen. „Two years more, we have it!", es war schon etwas dran. —

IV. In den Krieg.

Der Donnerstag, der 6. August, war unser letzter Tag im Hafen. Mit Hellwerden erschien die „Nürnberg“ in der Einfahrt. In Honolulu erhaltene Nachrichten hatten sie veranlaßt, statt in gemächlicher Fahrt nach Samoa zu gehen, wo sie planmäßig mit uns zusammentreffen sollte, beschleunigt nach Ponape zu kommen. Unterwegs waren die Vorbereitungen für den Krieg schon so gefördert, daß sie an diesem Tage beendet werden konnten. Jedenfalls mußten sie es, denn der Geschwaderchef wollte nun nicht länger warten und befahl, daß alle Schiffe vor Dunkelheit auslaufen sollten. Wir anderen stellten Mannschaften und Boote, die der „Nürnberg“ halfen, Kohlen, Wasser und Proviant zu nehmen und ihr überflüssiges Inventar abzugeben. Und in angestrengter Arbeit in der Tropenglut — Sonnensegel gab's von jetzt an nicht mehr — gelang es ihr, fertig zu werden. Auch die Panzerkreuzer hatten noch viel zu tun, um mit dem Lande abzuschließen. Ein großer Postsack wurde versiegelt mit unserem letzten Willen und vielen Abschiedsgrüßen an die Heimat. Um die Fleischlast aufzufüllen, schlachteten wir noch einmal Schweine. Der Pumpenmeister brachte das letzte Frischwasser an Bord, dann trennten wir uns nach und

nach von denjenigen Booten, die nach Geschwaderbefehl zurückgelassen werden sollten, zwei Jollen, der Ruderpinaß, der Motorbarkaß und unserem „Schwan". Der Polizeimeister, der gleichzeitig Hafenkapitän war, nahm sie alle in Gewahrsam und fing gleich damit an, die weniger wichtigen Seezeichen im Hafen fortzuräumen, um dem Feind die Einfahrt zu erschweren. Zwei Kranke übergaben wir der Obhut des Regierungsarztes. Am frühen Nachmittag fuhr der Admiral mit seinen beiden Söhnen — der ältere war Leutnant zur See auf S. M. S. „Nürnberg" — an Land zur Beichte beim Bischof. Mancher Besuch aus der kleinen Kolonie stellte sich auf den Schiffen ein, uns Lebewohl zu sagen. Punkt 4 Uhr lief der Begleitdampfer „Titania" als erster von uns aus, jetzt S. M. S. „Titania", denn er führte am Heck statt der Handelsflagge die Kriegsflagge und im hinteren Mast den Kommandowimpel der Kriegsschiffe. Um 5 Uhr folgten „Scharnhorst" und „Gneisenau" gefechtsklar. Wieder kam ein herrlicher Tropenabend herab. Noch einmal umfaßte man das ganze schöne Bild dieses deutschen Landes. Und wenn uns auch keine Blumen der Herzallerliebsten den Hut schmückten, kein fester Händedruck des Vaters, kein letzter Blick in das Auge der Mutter uns beschieden war, die den Sohn segnet, der in den heiligen Krieg zieht, so war es doch ein treuer herzlicher Abschied von dem, was d e u t s c h war hier draußen. In Booten hatte es sich eingefunden, uns ein kurzes Geleit zu geben, und Hurras klangen über das Wasser, als wir uns trennten, beiderseits einem ungewissen Schicksal entgegengehend. Schnell strebten die Schiffe der Ausfahrt zu. Als die lange Ozeandünung uns aufgenommen hatte, kam die Nacht. Der Dienst, der nüchterne Kriegsdienst,

forderte sein Recht und verscheuchte sentimentale Gedanken. „Backbord-Kriegswache Schiff abblenden!", „Steuerbord-Kriegswache auf dem Mitteldeck antreten zur Musterung!", so schollen Befehle durch die Decks. Geschütze und Scheinwerfer wurden besetzt; jeder Lichtschein nach außen war abgesperrt, und viele Augen spähten in das Dunkel der Nacht. „Nürnberg", die im Hafen noch kurzen Aufenthalt gehabt hatte, hängte sich den Panzerkreuzern an. Dann gingen wir auf nordwestlichen Kurs und ließen die schattenhaften Berge von Ponape hinter uns und das Rauschen der Brandung am Riff. —

Eine neue Tageseinteilung trat in Kraft. Im Frieden ging das seemännische Personal in vier Wachen, und von jeder Wache waren nachts nur so viele Leute auf, wie zur Besetzung der Posten gebraucht wurden. Nur die beiden Rettungsbootmannschaften wechselten sich alle vier Stunden ab, bereit, den Kutter zu besetzen, falls ein Mann über Bord fiel. Im Kriege dagegen tat alles, was nicht zum Maschinenpersonal gehörte, den Dienst in zwei Wachen, die sich vierstündlich ablösten, der Steuerbord- und Backbord-Kriegswache. Bei Nacht hielt die eine Geschütze, Scheinwerfer und den Ausguck rings um das ganze Schiff besetzt, war somit zur Abwehr feindlicher Angriffe bereit. Die andere Wache schlief in Kleidern auf ihren an Deck liegenden Hängematten, so daß sie schnell die Gefechtsstationen erreichen konnte, falls verdächtige Erscheinungen auf dem Wasser den Kriegswachleiter veranlaßten, den „Alarm" zu befehlen. Tagsüber sorgte der hoch im Krähennest stehende Ausguckoffizier dafür, daß jede Rauchwolke oder Mastspitze, die über der Kimm erschien, früh genug gemeldet wurde, um uns vor Überraschungen durch den Feind zu sichern.

Wir konnten daher zur Erleichterung derjenigen Kriegswache, die in der vergangenen Nacht Abend- und Morgenwache gehabt hatte, in den Vormittagsstunden nochmals die Hängematten ausgeben und diese dann unter Deck aufhängen lassen, damit die Leute es bequemer hatten. Kurz vor dem Mittagessen fand für beide Kriegswachen die auch im Frieden übliche Musterung statt, bei der Befehle bekanntgemacht und die neuesten Funkennachrichten vorgelesen und erläutert wurden. Die Zeit von 2—4 Uhr nachmittags diente meist zu Übungen auf den Gefechtsstationen. Nach der Kaffeepause wurden die Waffen gereinigt, und das Schiff wurde vorbereitet für die kommende Nacht. So ist uns ein Seetag fast wie der andere vergangen auf unserer langen Fahrt durch den Stillen Ozean, und Zeit und Raum schienen uns ohne Grenzen. Gleichmäßig mahlten die Schrauben im Wasser ihr einförmiges Geräusch, hob und senkte sich das Schiff auf der Dünung, rollte das Leben sich ab in ernster, schweigender Arbeit fürs Vaterland. Vorwärts, nur immer vorwärts, „die Brust im Gefechte gelüftet!" Ach wie gern hätten auch wir uns auf den Feind gestürzt, wie die Brüder daheim, aber das ging nicht so schnell; wir waren, ohne gesicherten Nachschub, in einer viel schwierigeren Lage und mußten mit unseren Mitteln haushalten, in erster Linie mit den Kohlen. Wir hatten Ponape mit vollen Beständen verlassen und hätten damit bei sparsamster Fahrt über 4000 Seemeilen zurücklegen können. Viel weniger als im Frieden durften wir es aber jetzt darauf ankommen lassen, die Bunker leerzubrennen, denn der Feind konnte jederzeit auftreten, und dann mußte die höchste Maschinenleistung schnell hergegeben und lange gehalten werden können. An Kohlenergänzung hatten

wir fürs erste nur die Ladung der „Titania" von etwa 2000 t. Ehe daher der Admiral irgendwelche Entschlüsse fassen konnte, wie er dem Feinde schaden wollte, mußte er feststellen, auf welche weiteren Vorräte an Brennstoff und anderen wichtigen Dingen des Lebens und der Kriegführung er zählen konnte. Darum ging er mit dem Geschwader zunächst nach Nordwesten, in der Richtung auf die Ostasiatische Küste, von wo uns Zufuhr entgegenkommen sollte.

Am Sonntag, den 9. August, konnten wir endlich einmal Gottesdienst abhalten. Da der evangelische Geschwaderpfarrer auf der „Gneisenau" eingeschifft war, kamen für unser Schiff meist die Sonntage in See, für die anderen die Tage zu Anker dafür in Frage. Um 11 Uhr 20 Minuten vormittags, damit auch die freie Kriegswache teilnehmen konnte, versammelten wir uns unter strahlendem Himmel auf der Schanze. Die Sonne pflegte zu dieser Zeit das Schiff schon ordentlich durchgeglüht zu haben, so daß man Eisenteile nicht lange anfassen konnte. Unerbittlich brannte sie auf uns nieder, zum Glück aber brachte leichter Wind einige Kühlung. Die Gemeinde mit Strohhut und Tropenhelm, der Pfarrer im weißen Anzug ohne Talar, so hielten wir Kriegsgottesdienst ab, und es ging a u ch. „Mit Gott wollen wir Taten tun", ein schönes Wort für den Kriegsbeginn; „so sind wir stark nach außen, fest im Herzen, treu im Dienst", führte der Geistliche es aus in kurzer, kraftvoller Ansprache. Wachen und Arbeiten hatten uns in den letzten Tagen und Wochen wenig zur Besinnung kommen lassen. Um so willkommener war diese kurze Stunde der Sammlung, und ich bat den Pfarrer, sie des Abends auch denen zu geben, die vormittags Dienst gehabt hatten, der einen Heizerwache und

den Posten. Während wir so ruhig unsere Straße zogen, unbelästigt vom Feinde, der nicht wußte, wo wir waren, tobte zu Hause schon der Kampf auf der ganzen Front, und man hörte es wohl oft beklagen, daß man nun nicht in der Heimat sei, wo doch die Entscheidung fallen mußte. Ruhiger Denkende sagten sich aber, daß auch wir im Daseinskampf des Vaterlandes noch eingesetzt werden würden. Immerhin war es oft schwer, die Ungeduldigen, die durchaus an den Feind wollten, zu besänftigen, besonders da nun auch Nachrichten einliefen, die uns schon näher angingen. Der „Emden" kühner Vorstoß von Tsingtau, wo der Krieg sie gefunden hatte, in die Korea-Straße und die Wegnahme des Dampfers „Rjäsan" von der russischen Freiwilligenflotte löste Jubel aus, wenn auch Reuters geflissentliche Lügenfabrik daraus machte, „Emden" und „Askold" seien gesunken. Überhaupt kam gleich sehr blutdürstiger Zeitungsdienst drahtlos zu uns geflogen. „Goeben" und „Breslau" waren vernichtet im Mittelmeer und „Panther" irgendwo sonst (wahrscheinlich auf der Danziger Werft, wo er gerade ausgebessert wurde). In einer Geschichte des Krieges wird die Waffe der feindlichen Lüge einen breiten Raum einnehmen müssen, sie kann nicht oft genug gegeißelt werden. Kein Winkel der Welt ist von ihr verschont geblieben.

Am frühen Morgen des 11. August kam voraus Land in Sicht, und bald erkannten wir die beiden Vulkane der Insel Pagan. Dicht unter der Küste entdeckten wir ein schwarzes, unscheinbares Schiff, das sich zu unserer Freude als der große Lloyd-Dampfer „Yorck" entpuppte. Wir ankerten in seiner Nähe. Andere Dampfer, die wir nachts schon in Sicht bekommen hatten, die aber vor uns weggelaufen waren, weil sie nicht hatten erkennen können,

ob wir Freunde oder Feinde wären, stellten sich im Laufe des Tages ein. Alle brachten Kohlen, Schmieröl, Lebensmittel, Frischwasser. Auch von den kleinen Küstendampfern, die den Verkehr zwischen Schanghai, Tsingtau, Tschifu, Tientsin und Dalny vermittelten, hatten sich einige herausgewagt. Sie sollten als erste leer gemacht werden, weil der Admiral sie auf längerer Fahrt nicht bei sich haben wollte. „Gneisenau" stellte gleich ein Arbeitskommando von 150 Mann, um die Kohlen von „Staatssekretär Kraetke" auf die „Yorck" überzuladen. Wo wir lagen, stand beträchtliche Dünung, auf der die Schiffe sich kugelten, und verschiedenes ging beim Längsseitliegen zu Bruch, trotz Fendern und Vorsicht. Aber es war ja Krieg. Wenn nur die Kohlen schnell überkamen, konnte die Bordwand eines Dampfers schon ein bißchen eingebeult werden, eine Brückennock in Splitter gehen. Allmählich vergrößerte sich unser Dampfertroß. Rechts und links kamen sie um die Ecken der Insel, die „Mark", die „Holsatia", der „Prinz Waldemar", der „Gouverneur Jaeschke", die kleine, schlanke „Longmoon", und am 12. August in Begleitung der „Emden" und des Hilfskreuzers „Prinz Eitel-Friedrich" noch die „Markomannia". Die Vorräte, die sie brachten, waren überwältigend. Lebendes Vieh und Berge von Kartoffeln waren dabei, Mehl, frisches Gemüse und Konserven aller Art. Aussicht für Verhungern bestand vorerst nicht, das sahen wir, weder für die Kessel noch für die Menschen, und das beruhigte uns. Nun wußte auch der Admiral, was er an Hilfsmitteln zur Verfügung hatte, und konnte danach sein Verhalten einrichten.

Ein Geschwaderchef oder Kommandant eines im Auslande alleinfahrenden Schiffes hat im Kriege volle

Handlungsfreiheit, weil er seine Lage selbst am besten beurteilen kann. Dafür beruft ihn das Vertrauen des Allerhöchsten Kriegsherrn auf seinen verantwortungsvollen Posten. Unsere Aufgabe war der Handelskrieg, die wirtschaftliche Schädigung des Gegners, wie das Völkerrecht sie vorsieht. Der Kampf mit feindlichen Streitkräften hatte für uns erst dann Berechtigung, wenn sie uns bei der Durchführung dieser Aufgabe störten, was mit allen Mitteln zu versuchen sie sicher nicht unterlassen würden. Uns aufzusuchen und zum Kampfe zu stellen war ihre Pflicht, ihnen auszuweichen und möglichst ungehindert an die Hochstraßen des Schiffsverkehrs zu gelangen, die unsere. Wir mußten uns daher über die Zahl, Stärke und Verteilung der feindlichen Streitkräfte Rechenschaft geben.

Rußland hatte in Ostasien an Schiffen nur die geschützten Kreuzer „Askold“ und „Schemtschug“, Frankreich die Panzerkreuzer „Montcalm“ und „Dupleix“, von denen aber ersterer an der Westküste von Amerika vermutet wurde. Zum englischen Ostasien-Geschwader gehörten unser Freund, die „Minotaur“, der Panzerkreuzer „Hampshire“ und zwei moderne Kleine Kreuzer, „Newcastle“ und „Yarmouth“, außerdem das alte Linienschiff „Triumph“, das in Hongkong in Reserve lag. Dessen Schwesterschiff, der „Swiftsure“, befand sich in Ostindien, wo drei weitere Kleine Kreuzer stationiert waren, die moderne „Dartmouth“ und die älteren „Pelorus“ und „Fox“. Dazu kamen in Australien der ganz neue Schlachtkreuzer „Australia“ mit acht 30,5-cm-Geschützen, die modernen Kleinen Kreuzer „Melbourne“ und „Sydney“ und die älteren Kreuzer „Pioneer“, „Encounter“; in Neu-Seeland die „Psyche“, „Pyramus“ und „Philomel“ und

schließlich in Kanada der „Rainbow". Alle drei Marinen hatten zusammen etwa dreißig Torpedobootszerstörer und zwölf U-Boote draußen sowie einige ältere Schiffe, Kanonenboote und Torpedoboote von geringem Gefechtswert. An eigenen Stützpunkten standen unseren Feinden zur Verfügung Wladiwostock, Waiheiwei, bedingt auch Schanghai, ferner Hongkong, Saigon, Singapore und die ganze Reihe englischer und französischer Besitzungen in Ostindien, Australien und der Südsee bis nach Tahiti hin. Die meisten Schiffe standen, soviel wir wußten, auf einer gebogenen Linie, die etwa aus der Korea-Straße an der asiatischen Küste entlang bis nach Neu-Seeland führte. Ihr genauer Aufenthalt war uns natürlich nicht bekannt.

Wir waren unsererseits zwei Panzerkreuzer, „Scharnhorst" und „Gneisenau", zwei Kleine Kreuzer, „Emden" und „Nürnberg", denn mit der „Leipzig", die in mexikanischen Gewässern kreuzte, konnten wir vorläufig nicht rechnen. In Tsingtau lagen oder zogen sich zusammen die vier Kanonenboote „Iltis", „Jaguar", „Tiger", „Luchs", das Torpedoboot „S. 90" und der in der Südsee stationierte „Cormoran", der zur Ausbesserung gerade die Werft aufgesucht hatte. Alle diese kamen für das Zusammenwirken mit uns ebenso wenig in Frage wie der ältere österreichisch-ungarische Panzerkreuzer „Kaiserin Elisabeth". Von „Marco Polo", dem Vertreter der italienischen Marine in Ostasien, sprachen wir nicht viel. Mochte sein ungetreues Heimatland neutral bleiben oder sich zu unseren Feinden schlagen, uns war es gleich! — Der einzige Stützpunkt, der uns etwas bieten konnte, Tsingtau, lag mitten in der feindlichen Linie. Mehr als er für uns durch Ausrüstung von Kohlenschiffen und Hilfskreuzern getan hatte, konnten wir von ihm nicht erwarten, denn eins war klar:

Dorthin zurück durften wir **nicht**, wenn wir Kreuzerkrieg führen und das Schicksal der russischen Port-Arthur-Flotte vermeiden wollten.

Nun wäre es wohl möglich gewesen, durch schnellen Vorstoß an die Küste die Handelsschiffahrt in Schrecken zu setzen und einen Teil unserer Feinde, z. B. „Minotaur" und „Hampshire", falls sie uns in den Weg kamen, überraschend anzugreifen. Aber wenn uns auch der Kampf mit ebenbürtigen Gegnern locken konnte, die zu erwartenden Beschädigungen hätten uns **doch** gezwungen, nach Tsingtau zu gehen, und da wären wir bei einigermaßen energischer Gegenwirkung durch die Feinde so leicht nicht wieder herausgekommen. Vor allem aber hätten wir vorzeitig den großen Vorteil aufgegeben, der darin lag, daß niemand recht wußte, wo wir eigentlich steckten. Diese Unkenntnis hatte sich schon fühlbar gemacht. Die Schiffahrt an der Küste lag ziemlich still, weil jeden Augenblick in Nord wie Süd deutsche Kreuzer auftreten konnten. Die Wegnahme des „Rjäsan" durch die „Emden" hatte geholfen, diese Möglichkeit den Kapitänen der Handelsschiffe recht deutlich vor Augen zu führen. Eine solche Unsicherheit ist allein schon ein starkes Moment im Handelskriege. Sie drückt auf die Börse und das Versicherungswesen, also auf das Geschäft im ganzen; der Krieg hat viele Beispiele dafür gebracht. Dem Geschwaderchef konnte nichts daran gelegen sein, sie ohne Not preiszugeben, solange sie wirkte. Alle diese Erwägungen wurden für ihn aber wohl hinfällig, als am 12. August die drohende Haltung Japans bekannt wurde. Und man braucht in die geschilderte militärische Lage nur noch die japanischen Seestreitkräfte einzusetzen, mit einem Schlachtkreuzer, dreizehn Panzerkreuzern, sechzehn Geschützten Kreuzern, etwa fünfzig

Torpedobootszerstörern und dreizehn U-Booten, ganz abgesehen von Linienschiffen und kleineren Fahrzeugen, und in die Reihe der Stützpunkte Port Arthur mit Dalny, ganz Japan bis herunter nach Formosa, und man wird verstehen, daß der Geschwaderchef nach einer Sitzung mit den Kommandanten am 13. August kurzerhand befahl, die Arbeiten zu beschleunigen und um 5 Uhr nachmittags seeklar zu sein. Es gab jetzt nur e i n e n Entschluß: ostwärts zu gehen, um dem Druck der Übermacht, die sich um uns zusammenzog, nach der noch offenen Seite auszuweichen und andere Jagdgründe aufzusuchen.

Notwendige Arbeiten früher als vorgesehen zu beenden, ist kein Vergnügen, und so drängte sich in diesen halben Tag viel Hin und Her zusammen. Unsere Boote waren rastlos unterwegs, um Menschen und Vorräte zu befördern. Zwei unserer neugebackenen Leutnants mußten wir an „Emden" abgeben, die uns dafür einen Kapitänleutnant d. Res. mitgebracht hatte, als Prisenoffizier für den Handelskrieg. Er war ein freundlicher, alter Seebär, der sich schon zur Ruhe gesetzt, bei Kriegsausbruch aber sofort zum Dienst gemeldet hatte. In der Folge ist er uns als „Onkel Herrmann" ein lieber Kamerad geworden. Dann sollten auf diesem Dampfer Rinder oder Schweine geschlachtet, bei jenem Kartoffeln abgeholt werden; auf einem dritten warteten Reservisten, die wir einkleiden und auf „Titania" schicken sollten als Ersatz für die chinesische Besatzung. Unsere eigenen Chinesen, 14 Waschleute, mußten auch von Bord. Seit Tagen schon rannten sie wie ausgeräucherte Kaninchen durch das Schiff, weil ihr Waschraum ihnen genommen war und sie überall im Wege standen. Der brave Ahai, ihr Vormann, beteuerte zwar mehrfach: „Kaptän, ich kein Angst haben, ich bleiben

wollen, abel die andeln nicht wollen, alle Angst!" Aber es half natürlich nichts, die Zopfträger mußten von Bord und wurden mit ein paar Sack Reis auf einen der Küsten-Dampfer gesetzt. Mir tat es leid um sie, denn sie hatten immer gut gearbeitet.

Schließlich war alles bereit. „Emden" hatte nochmal gekohlt aus der ranken „Longmoon", die sich schon jetzt auf der Dünung als ein unruhiges Seepferdchen erwies. Die Boote wurden eingesetzt bei schlingerndem Schiff, und um 6 Uhr nachmittags war der Verband geordnet in zwei Kolonnen auf dem Marsch nach Osten. Dem Japaner und all unseren lieben Freunden an der Küste drehten wir eine lange Nase und verschwanden fürs erste in den endlosen Weiten des Pazifischen Ozeans, ohne Spuren zurückzulassen. Denn das Kielwasser verwischt sich schnell, und es wurde dafür gesorgt, daß nichts Schwimmendes über Bord fiel, das uns hätte verraten können.

Der folgende Tag, der 14. August, brachte uns eine Überraschung. Die „Emden" schor plötzlich aus der Linie, und auf der „Scharnhorst" wehte das Signal „Wünsche Ihnen guten Erfolg!". Dann kam das schmucke Schiff in diesigem Wetter in südlicher Richtung bald aus Sicht, gefolgt von dem Dampfer „Markomannia". Jetzt erst erfuhren wir, was der Kommandant schon wußte, daß nämlich die „Emden" in den Indischen Ozean entlassen wurde zum Kreuzerkrieg auf eigene Faust. Leicht ist das dem Admiral sicher nicht geworden, denn sie war von seinen Schiffen das neueste und schnellste. Aber gerade darum war sie ja für diese Aufgabe besonders geeignet. Sie hat von da an unter Führung des Fregattenkapitän v. Müller ihre eigene Geschichte gemacht und verläßt uns daher auch hier in unserer Erzählung.

Die Fahrt des Geschwaders ging nicht so schnell von statten, wie die sparsamste Geschwindigkeit von zehn Seemeilen wohl erlaubt hätte, weil wir mehrmals auf den Troß warten mußten. Handelsdampfer können nicht so gut in der Kiellinie fahren wie Kriegsschiffe. Sie sind an ihre Reisegeschwindigkeit gewöhnt, die von einem Hafen zum anderen gleichbleibt. Für kleinere Fahrtänderungen, etwa um eine ganze oder halbe Maschinenumdrehung in der Minute, wie es zum Halten des richtigen Abstandes in der Linie notwendig ist, sind sie dagegen nicht eingerichtet. Zudem waren es Schiffe ganz verschiedener Größe, vom eleganten Passagierdampfer bis zu den kleinen Küstenfahrern, die wir schließlich doch noch hatten mitnehmen müssen, weil sie in Pagan nicht ganz mehr hatten gelöscht werden können. Mit halber Ladung schlingerten sie sich denn auch die Seele aus dem Leibe. Besonders „Longmoon" machte uns Sorge; sie war mehr eine Jacht, als ein Frachtschiff. Zweimal mußte sie beidrehen, denn es frischte in diesen Tagen erheblich auf. Was an lebendem Vieh auf ihr sich nicht schon vorher die Beine gebrochen hatte und in Pagan von Bord gegeben war, mußte jetzt den Fischen geopfert werden.

Für uns auf den großen Schiffen brachte diese Zeit im übrigen Ruhe, womit aber nicht das Fehlen, sondern nur die Gleichmäßigkeit der Arbeit und des Dienstes gemeint ist. Wir nutzten sie kräftig, um an unserer Ausbildung zu bessern, wo es noch not tat. Wie der Gefechtsdienst seit langen Jahren in der deutschen Flotte gehandhabt wird, stellt er an den Mann, der oft, ehe er zur Marine kommt, noch nie ein Kriegsschiff gesehen hat, sehr hohe Anforderungen, weil die Einbildungskraft ersetzen muß, was das feindliche Feuer auf dem engbegrenzten

Raum an Schäden und blutigen Bildern hervorbringen wird. Was dieser Dienst aber für **uns** bedeutete, weiß nur der, der ihn mitgemacht hat. Pünktlich um 1 Uhr 45 Minuten nachmittags, wenn die größte Hitze noch kaum vorbei war, rasselten die Trommeln das „Klar Schiff zur Übung!" durch die Decks. Jeder eilte auf seine Station, und schnell kamen die Klarmeldungen von den einzelnen Abschnitten, den Geschützen, der Torpedowaffe, der Maschine, dem Lecksicherungsdienst, den Verbandplätzen. Dann folgte eine Gefechtsaufgabe. Artillerieleitung, Munitionsförderung, Störungen durch Treffer hier und da, Feuer und Rauchgefahr, Wassereinbruch, Transport und Behandlung der Verwundeten, Ausfall von Leuten und Vorgesetzten und was sonst zur Führung des Schiffes im Gefecht gehört oder nach menschlicher Voraussicht im Verlauf des Kampfes sich ereignen kann, alles wurde noch einmal durchgeübt und dargestellt. War der vermeintliche Gegner, meist einer der Dampfer, manchmal auch wechselseitig „Scharnhorst" und „Gneisenau", niedergekämpft, dann strömte die Mannschaft schweißtriefend zur Besprechung auf der Schanze zusammen. Die Störungszettel wurden aufgerufen und vorgelesen, und der Empfänger mußte kurz melden, wie er in seinem besonderen Falle gehandelt hätte. Erst diese gemeinsame Nachprüfung der angenommenen Vorkommnisse ließ erkennen, ob alle Befehle und Meldungen richtig weitergegeben und ob die Wirkungen einschlagender Geschosse überall schnell erkannt und mit den vorgesehenen Mitteln unschädlich gemacht worden waren. Hatten Fehler sich eingeschlichen, so sorgten Belehrungen und Wiederholungen dafür, sie für die Zukunft auszuschalten. Mehr noch als bei Friedensübungen drang es dem einzelnen ins Bewußtsein, daß er

auf Gedeih und Verderb mit dem Schiff, mit Vorgesetzten und Kameraden verbunden war. Und härter und schärfer arbeitete es in jedem Kopf, um nicht nur handwerksmäßig zu lernen, sondern auch zu verstehen, was verlangt wurde. Unter der persönlichen Leitung des Kommandanten wetteiferten in zäher Arbeit die neuen und die schon länger an Bord befindlichen Offiziere und Mannschaften, sich einzeln jeder Lage gewachsen zu zeigen und dadurch gemeinsam das tote Material des Schiffes zu einem Kampfmittel zu machen, dem auch der überlegene Gegner nicht ungestraft zu nahe kommen durfte.

Mit den schwersten Stand hatte das Maschinenpersonal, das nach wie vor, fast seit der Abfahrt von Tsingtau, in üblicher Weise in drei Wachen ging. Zu der Tropenhitze hatte es die der unteren Räume zu ertragen, fand auch zu Anker nur wenig Ruhe und dafür viel Arbeit und war doch unter Führung seines trefflichen Leitenden Ingenieurs bis zum Schluß in vollstem Maße seinem Dienst gewachsen. Den Gefechtsübungen konnten die freien Heizerwachen, denen man gern etwas Erholung gegönnt hätte, nicht fern bleiben, denn sie hatten wichtige Stationen zu besetzen. Der Munitionstransport und die Leckbekämpfung, also die Erhaltung der Schwimmkraft des Schiffes, war hier ihre Aufgabe. Ich hatte viel mit ihnen zu tun, da dem Ersten Offizier im besonderen die Leitung dieses Dienstes und daher auch die Ausbildung darin zufällt, und ich habe immer meine Freude gehabt an ihrer Frische, schnellen Auffassung und gewissenhaften Handlungsweise.

War der Tag um und der Dienst getan, dann saßen wir gern auf der Schanze zusammen, sahen die Sonne untergehen und die Sterne herauskommen und plauderten,

bis die Leute der aufziehenden Abendwache mit häßlich-klirrendem Geräusch das Kettengeländer niederlegten, damit der hintere Turm für die Nacht freies Schußfeld hatte. Dann wurde es hier zu kühl und ungemütlich, denn das Schiff holte manchmal etwas stärker über, so daß man leicht über Bord fallen konnte. Wir zogen uns in die Messe zurück, deren anfänglich so düsteres Aussehen durch einen Schutzanstrich in den Farben der entfernten Verkleidungen mittlerweile etwas freundlicher gestaltet worden war. „Das reine Heerlager" tat sich da auf, wie unser Kommandant meinte, der aus seiner dem Kriegsschiffleben eigentümlichen Einsamkeit zuweilen zu uns herauf kam. Kerzen auf Flaschen gesteckt erhellten notdürftig den Raum, später auch sorgfältig nach außen abgeblendete Glühbirnen. Das Klavier wurde „in Marsch gesetzt", begleitete oft auch einen jungen, blonden Offizier zur Violine, oder der Kriegsgerichtsrat sang mit prächtigem Tenor Lieder zur Guitarre. Sein Notenbuch hatte er im Eifer des Auspackens leider in Ponape zurückgelassen. Daneben am Tisch platzten die Meinungen aufeinander in heimischen Feldzugsplänen und hoher Politik, bis die nächtlichen, oft verstümmelten Funkennachrichten irgendeiner Station, in deren Reichweite wir uns gerade befanden, das Gespräch unterbrachen und neu anregten. Yap hatte uns noch, ehe es am 12. August von der „Minotaur" zerstört worden war, die Erneuerung des Eisernen Kreuzes, den schnellen Fall von Lüttich und andere erhebende Meldungen gebracht, allerdings auch den Einbruch der Russen in Deutschland. Auf einem großen Kriegsschiff sind meist alle deutschen Stämme vertreten, vom kernigen Oberbayern zum fröhlichen Hamburger und biederen Bewohner Königsbergs, und die Ostpreußen unter uns be-

gannen für ihre heimatlichen Wiesen und Dörfer zu fürchten. Überhaupt erschien bei näherer Betrachtung die Lage unseres Vaterlandes recht ernst, denn zu viele Menschen hatte England zu seiner Erdrosselung zusammengetrieben. Wir waren durch äußere Ereignisse noch nicht allzu sehr abgelenkt und hatten Zeit und Veranlassung, gerade über diesen Gegner recht eingehend nachzudenken, den geistigen Urheber alles Elends, das nun über die Erde kommen mußte. Mit der Verdrängung der deutschen Hanse hatten die Briten den Weg zur See- und Handelsvormacht angetreten, dann den Spaniern das Rückgrat gebrochen durch Vernichtung der Armada, in drei blutigen Kriegen gegen Holland sich durchgesetzt und in langen Kämpfen mit Frankreich ihre Stellung behauptet. Nebenher waren auch kleinere Völker beiseite geschoben, so Dänemark, dessen Flotte 1807 vor Kopenhagen mitten im Frieden einfach geraubt wurde. Jetzt waren die Deutschen wieder dran, und der ganze unerbittlich folgerichtige Weg, den das brutale geld- und machthungrige Inselland gegangen war, lag nun, nachdem der Sturmwind des Weltkrieges den Schleier der Verständigungsversuche zerrissen hatte, klar zutage. Die englische Staatskunst hatte es wieder einmal ausgezeichnet verstanden, wie wir mit Bitterkeit feststellten, ihre letzten Ziele verborgen zu halten, und wir wunderten uns eigentlich über uns selbst, daß wir im Lande der gründlichen Geschichtsforschung uns so davon hatten überraschen lassen. Aber es war ja nun nichts mehr daran zu ändern. An die hundert feindliche Schiffe suchten uns da auf einsamem Meer, die wir, losgelöst von der Heimat, keinen anderen Weg vor uns hatten, als mit bestem Nutzen uns einzusetzen und, wenn es sein

mußte, mit Ehren unterzugehen. Ob und wann unsere Kraft sich verzehren würde, hing von der Dauer des Krieges ab. „Acht Wochen" gab ihm Onkel Herrmann als erfahrener Geschäftsmann; „länger kann das kein Volk aushalten!", und Hoffnungen und Zweifel über solch kühne Behauptung tobten sich allabendlich in der Messe aus. Es waren schwere Tage, auch für unsere Leute, die durchaus schießen und beschossen sein wollten und für die augenblickliche Fahrtrichtung, vom Feinde weg, naturgemäß wenig Sinn hatten. Vorträge des Geschwaderpfarrers über Gestalten aus großer Zeit, so unseren Paten, den Feldmarschall Gneisenau und Theodor Körner, den Sänger der deutschen Freiheit, suchten sie darüber hinwegzubringen.

V. Auf den Marshallinseln.

Die Südsee hat für den Seefahrer einen eigenen Reiz. Sieht er an festländischer Tropenküste verhältnismäßig wenig von Natur und Menschen und oft dasselbe, so geht er hier von Insel zu Insel, und die unberührte Schöpfung offenbart sich ihm in wechselvollen Bildern. Lebten wir auch im Kriege, so erfreuten wir uns doch daran, besonders wenn wir so unmittelbaren Nutzen daraus ziehen konnten, wie auf den Marshallinseln. Diese Gruppe, die Chamisso in seiner „Reise um die Welt" so anschaulich beschreibt, besteht aus zahlreichen Atollen, denen, wie man annimmt, die Korallen auf dem Strandriff des gesunkenen Landkerns Form und Unterbau geschaffen haben. Schmale, lange und nur wenige Meter hohe Inseln schützen in weitem Bogen, der über 20 Seemeilen Durchmesser haben kann, die Lagune gegen den Wogenbrang des Ozeans, und selbst größere Schiffe finden genügend tiefe Durchfahrten und sichere Ankerplätze. Als wir uns gegen Mittag des 19. August E n i w e t o k näherten, der nordwestlichsten dieser Ringinseln, gewahrten wir zwischen Himmel und Wasser zunächst nur den grünen Strich der Palmen; später erschien darunter die helle Linie des sonnendurchglühten Strandes. Erst in der Südeinfahrt, die wir benutzten,

war der ganze Kranz zu überblicken. „Nürnberg" fuhr voran, um vor Untiefen zu warnen, dann ankerten wir in der Nähe einer kleinen Koralleninsel, die anzeigen mochte, wo das verschwundene Land seine höchste Erhebung gehabt hatte. Die Dampfer waren uns in langer Reihe gefolgt, und zwei von ihnen kamen bei der „Gneisenau" längsseit, „Prinz Waldemar" an Backbord und „Longmoon" an Steuerbord. Obschon es spät am Tage war, begannen wir doch gleich mit den Vorbereitungen für die Kohlenübernahme, und da solche sich hinfort oft wiederholt und einen beträchtlichen Teil unseres Kriegslebens ausgemacht hat, will ich eine kurze Beschreibung hier einschalten.

Zunächst mußte das Schiff zum Kohlen klargemacht werden. Die Geschütze wurden bezogen und in eine Stellung gedreht, daß die langen Rohre nicht hinderlich waren. Vor den Wohnräumen im Vor- und Achterschiff brachte man Schutzkleider an, um den alles durchdringenden Staub nach Möglichkeit fernzuhalten. Wo die Kohlen auf die Außenbecks gleiten sollten, wurden Bretter gelegt. Die schweren Boote mußten vor dem Längsseitkommen der Dampfer ausgesetzt werden, weil sie an ihrem Platze störten, auch zu unzähligen Fahrten zwischen den Schiffen nötig waren. Die Seitenboote wurden meist eingeschwungen und in die Klampen gesetzt, ihre Davits oft zum Aufheißen der Säcke und Körbe mitbenutzt. Die Kohlenschütten, das sind große eiserne Fallrohre, wurden angesetzt zur Verbindung entsprechender Decksöffnungen mit den Bunkerlöchern. Auf der Back und Schanze wurden Leinen in langen Buchten aufgeschossen zum Festmachen der Dampfer; große Fender wurden ausgehängt, um die unmittelbare Berührung der

Schiffe zu verhindern. Als wir mit allem fertig waren, hätten wir am liebsten die Arbeit gleich begonnen, um die kühlen Nachtstunden auszunutzen. Aber es war ja Krieg! Noch befanden wir uns in allzu großer Nähe der uns sicher wohl suchenden Feinde, und jeder Lichtschein hätte über das niedrige Land hinweg einen aufmerksamen Gegner schnell angelockt; hörten wir doch immer noch englische Funkenzeichen. Die Mannschaft wurde daher früh zur Koje geschickt, damit sie morgen mit frischen Kräften beginnen konnte. Schweigend lagen wir im Dunkeln. Das Wasser plätscherte an der Bordwand, und die Dampfer zerrten leise an den Leinen, denn die Lagune ist so groß, daß sie nie ganz zur Ruhe kommt. Zeitig wurde im Schiff geweckt, und als die Sonne aufging, standen die Leute schon angetreten zur Musterung im „Kohlenanzug". Kleidungsstücke, die zu anderem Zweck nicht mehr getragen werden konnten, kamen dabei zum Vorschein, und man liebte es, sich etwas theatralisch auszustatten. Die spaßigsten Gestalten traten auf. Ein alter Frack war hervorgeholt oder eine Phantasieuniform von der letzten Linientaufe. Ein Hut ohne Deckel, Vatermörder kunstvoll geschwungen oder ein Ordensband auf der Brust vervollständigten den Anzug. Meist erschienen solche Komiker sehr fein aufgetakelt und halfen der allgemeinen Fröhlichkeit, wenn sie auch bei der Arbeit schnell sich entblätterten. Dieser gesunde, schlichte Humor hat bis zuletzt vorgehalten.

Die vier Divisionen des seemännischen Personals wurden dem Ersten Offizier zur Stelle gemeldet, und jede bekam ihr bestimmtes Feld zugewiesen. Der Divisionsoffizier verteilte die Leute und regelte die Aufsicht in seinem Bereich. Standen auf dem Dampfer die Ladebäume richtig, waren die Dampfwinden angewärmt, so wurden

einige Körbe oder Säcke zur Probe übergenommen, um die Festigkeit des Tauwerks und die Brauchbarkeit aller Einrichtungen zu prüfen. Nur so konnte Störungen während der Arbeit und Unglücksfällen vorgebeugt werden. Inzwischen hatte sich die Bordkapelle auf einem hohen, möglichst staubfreien Ort, meist der Kommandobrücke, versammelt, und sobald alle Stellen „klar" gemeldet hatten, setzte sie mit einem kräftigen Marsche ein; die Uhrzeit wurde notiert, und das Fest begann. Immer schwärzer wird es an Bord; dichte Wolken zeigen an, wo eben eine Ladung an Deck gesetzt wurde. Dies muß möglichst nahe den Bunkerlöchern geschehen, damit der Decktransport auf das Notwendigste beschränkt wird. Allmählich arbeitet sich die Mannschaft ein. Hier und da werden kleine Verbesserungen versucht. Ein Beiholer wird anders geschoren, eine Matte angebracht, um die Reibungsflächen zu mindern und die Leistungen zu steigern. Die Offiziere gehen ab und zu, sorgen für glatten Gang der Arbeit, fassen auch mal mit an, um die Leute anzuspornen. Kalter Kaffee oder Tee hält alle frisch. Die Musik spielt heimische Weisen, und wenn sie auch die Reihe ihrer Stücke mehrmals wiederholen muß, es hilft doch mächtig.

Arbeiteten die Leute an Deck meist in frischer Brise, wenn auch die steigende Tropensonne sich bald fühlbar machte und sie nötigte, ein nasses Tuch unter den Strohhut zu tun, so hatten die auf dem Dampfer es schon schwerer. In vollen Luken ging es noch an; aber je tiefer sie kamen, um so dumpfer wurde die Luft. In dichte Staubwolken gehüllt, schaufelten und schafften sie, bis schließlich der Rest aus Ecken und Winkeln zusammengekratzt werden mußte. Einen Dampfer „leer zu machen", das heißt, der letzte zu sein, der aus ihm kohlt, dazu hat sich noch nie ein Schiff

freiwillig gemeldet, aber man sieht es gerne beim Nachbarn; nicht aus Schadenfreude natürlich, sondern nur, weil man selbst davon verschont bleibt.

Der Leitende Ingenieur hat unterdessen sein Maschinenpersonal verteilt und an die Arbeit geschickt, und die ist auch nicht leicht. Zwar im Anfang poltern die Kohlen von Deck aus in die leeren Bunker hinein. Doch bald füllt sich der Raum, die Schätze müssen nun getrimmt werden, weil die Bunker sonst nicht voll werden können. Mit Rauchschutzbrillen und Mundschwämmen versehen, stauen die Heizer den kostbaren Stoff, bis sie gerade selbst noch auf allen Vieren herauskriechen können; die Aufsichthabenden müssen sehr aufpassen, daß niemand verschüttet wird. An allen Übernahmestellen stehen Leute, die jede Ladung, die an Bord kommt, aufschreiben. Halbstündlich wird die Summe festgestellt und auf eine große Tafel geschrieben, auch wohl ausgerufen, um den Wetteifer zu beleben.

Immer höher rückt unterdessen die Sonne, unangenehm hoch in den Tropen, und das Hornsignal „Das Ganze halt!" ruft zu zweistündiger Mittagspause. In Baljen steht Wasser bereit, um Mund und Hände zu waschen, und auch dabei gibt's zu lachen, so wenn einem Spaßvogel die munteren Augen aus der kohlschwarzen oberen Gesichtshälfte blicken, während die untere scharf abgeschnitten schon schneeweiß ist. In Gruppen sitzen die Leute dann an Deck um ihre Herrlichkeiten versammelt und verschlingen das warme Mahl, denn Backen und Bänke fehlen. Teils sind sie von Bord gegeben wegen Feuersgefahr im Gefecht, teils liegen sie an bestimmten Stellen unten im Schiff bereit zur Leckbekämpfung. Ja, es war etwas anderes, das Leben im Kriege, und wenn

wir auch noch keinen Feind gesehen hatten, so brachte uns doch jede Schaufel Kohlen über kurz oder lang dem Zusammentreffen mit ihm näher. Das wußte jeder, arbeitete unverdrossen und fand sich mit den Unbequemlichkeiten ab.

Dem Tag folgt in den Tropen bekanntlich schnell die Nacht. Wollte man die Helligkeit bis zur letzten Minute ausnutzen, so sah man sich daher recht unvermittelt von ägyptischer Finsternis umgeben. „Alle Mann sich waschen!", „Abendbrot!"; Klarmachen des Schiffes für die Nacht hielt die Leute noch etwa zwei Stunden in Gang, ehe sie die wohlverdiente Ruhe in ihren Hängematten finden konnten. Zum Waschen wurden die Blenden der Seitenfenster geschlossen, und das elektrische Licht wurde angestellt. Die Hitze selbst in den oberen Räumen des Schiffes war dann bald so groß, daß, wer sich kaum abgetrocknet hatte, schon wieder schweißtriefend dastand. Auch wenn die Dampfer über Nacht längsseit blieben, mußte eine gewisse Gefechtsbereitschaft des Schiffes hergestellt werden. Je nachdem es möglich war, wurden daher Geschütze und Scheinwerfer gebrauchsfertig gemacht, und Posten zogen bei ihnen auf. E i n Schiff des Verbandes, das an dem Tage nicht gekohlt hatte, ging aber immer volle Kriegswache für das ganze Geschwader. Abgeblendet war man natürlich stets. Außer der Kohlenübernahme war noch manch andere Tätigkeit im Schiffe rege. Besonders im „Bergwerk", der Maschinenanlage, wurde fleißig gehämmert und geklopft, kleinere Schäden zu bessern, Kessel zu reinigen, Packungen zu erneuern, Pumpen auszudrehen, und was es sonst gab. „Feuer aus" haben wir von Kriegsbeginn an nie gehabt; die Maschinen wurden stets so gehalten, daß sie in kurzer Zeit angehen konnten. Auch unsere Boote waren wieder dauernd im Betrieb, und es

war für den Wachhabenden Offizier oft keine Kleinigkeit, allen Wünschen gerecht zu werden. Hier mußte Proviant, dort nützliches Material geholt werden. Auf einem Dampfer sollten schon wieder Vorstentiere geschlachtet, auf einem anderen noch mehr Reservisten oder Rekruten abgeholt werden. Und wenn gerade alle Fahrzeuge unterwegs waren, kam sicher vom Flaggschiff das Signal „Boot schicken zum Empfang von Befehlen!“, oder der Kommandat wurde zur Sitzung beim Geschwaderchef gerufen.

So war auch der 20. August in emsiger Arbeit vergangen. Der Verband lag wieder in tiefdunkler, schweigender Nacht; das Wetter war gut geblieben, und nichts ließ Unheil ahnen. Nur legte sich „Prinz Waldemar“ in der leichten, aus dem offnen Meer hereinstehenden Dünung heute noch etwas stärker in die Leinen; „Longmoon“ an Steuerbord, nun so ziemlich ihrer Ladung beraubt und daher höher aus dem Wasser liegend, war noch ungeduldiger. Da brifte es kurz nach Mitternacht auf, und dann setzte eine Böe, ein Windstoß so kräftig ein, daß eine ihrer Trossen brach, und das Schiff vorne etwas abschor. Kurze, steile See kam auf und schlug zwischen den Schiffen hindurch: ein Ruck, und beide Dampfpinassen, die wir für die Nacht an unserem Achterschiff festgemacht hatten, rissen sich los. Die Heizer waren gerade hineingegangen, um die Feuer anzuzünden zu neuem Tagewerk. Der eine hatte schnell über die Steigeeisen an der Bordwand aufs Schiff zurückklettern können, der andere war im Vorbeitreiben in die Ruderbarkaß gesprungen, die am Heck lag. Deren Leine brach aber auch, und alle drei Boote verschwanden, entführt von Strömung und Seegang, schnell in der Dunkelheit. Der Wachhabende Offizier hatte sofort den Kutter klarpfeifen lassen, der an Backbord lag, und ihn

den Ausreißern nachgeschickt. All das erfuhr ich, als ich aus tiefem Schlafe geweckt auf die Schanze kam, wo ich von tropischem Wasserguß empfangen und trotz blauen Jacketts gleich bis auf die Haut durchnäßt wurde. Der Wind heulte, der Regen ging in dicken Schlossen nieder, und es war stockdunkel. Da mit dem Scheinwerfer nicht geleuchtet werden durfte, wie man wohl im Frieden in solchen Fällen tut, so blieb nichts übrig, als abzuwarten, was der Kutter ausrichten würde, und — sich umzuziehen, denn es war empfindlich kalt geworden. Mit dem Winde hörte auch der Regen bald auf, und gespannt lauschten wir in die Finsternis, den Ruderschlag des Kutters zu hören. Recht achteraus von uns war jetzt die kleine Insel, etwa 2000 m ab. Würde er die Boote rechtzeitig finden und von ihr freischleppen können? Würde er den Heizer mitbringen? Vor allem aber, würde er in seinem Eifer nicht selbst zu weit fahren und in die Brandung geraten? Trauerndem Nachdenken über die Folgen des etwaigen gänzlichen Verlustes meiner treuen Helfer wurde ich schnell enthoben, denn es kam jemand und meldete trocken, die Jolle sei a u c h weg, und das gab mir das seelische Gleichgewicht zurück. Ein ganz Schlauer hatte sie, als es gerade Nacht wurde, vorne am Schiff festgemacht, beladen mit Seife, die wir von einem der Dampfer empfangen hatten; die Quetschung durch die sich aneinanderlegenden Schiffe hatte sie natürlich nicht ausgehalten. Nur das zurückgebliebene obere Ende der Fangleine zeigte, wo die Nixen mir diese kostbare Beute zu eigenem Gebrauch entrissen hatten. Ich ging auf die Kommandobrücke, um Genaueres festzustellen, da von dem Kutter noch nichts zu hören war. Aber der Ruf „Mann über Bord!" brachte mich über das dunkle Deck schnell

wieder nach achtern, wo die Rettungsarbeiten schon in vollem Gange waren. Mehrere Korkbojen, von denen eine mit einer kleinen Leuchtvorrichtung versehen war und das Wasser erhellte zwischen „Prinz Waldemar" und „Gneisenau", umgaben den Mann. Er war aber durch die plötzliche unfreiwillige Ortsveränderung wohl etwas benommen, denn es bedurfte des kräftigen Zurufs eines Unteroffiziers: „Mensch, schwimm doch zu! Siehste denn die Boje nicht?", bis er mit einigen Stößen die nächste erreichte und sich geborgen glaubte. Nun trieb er aber mit dem Strom schnell davon, und erst die beherzte Tat des Wachhabenden Offiziers, der mit meiner Erlaubnis ihm nachsprang, brachte ihn sicher an Bord zurück. Den jungen Offizier belobte der Kommandant am Tage darauf durch Schiffsbefehl. Wenn er auch selbst eine Boje mitgenommen hatte, die an einer Leine befestigt war, so war doch bei Dunkelheit, Strom, Seegang und Haifischgefahr der Sprung ein Wagnis.

Wieder spähten wir in die tiefschwarze Nacht und hatten das Ereignis schon halb vergessen, da hörten wir Ruderschläge, die nur von unserem Kutter kommen konnten. Wir riefen ihn an: „Haben Sie die Boote gefunden?" Antwort: „Nein, hier Kutter von „Nürnberg"! „Was wollen Sie?" „Den Mann retten, der hier über Bord gefallen ist!" — „Bedaure, den haben wir schon. Aber unsere Bojen fischen Sie doch, bitte, da achteraus von Ihnen. Und bestellen Sie Ihrem Ersten Offizier meinen besten Dank für schnelle Hilfeleistung." So haben wir uns auch in dieser Zeit gegenseitig beigestanden, wo und wie wir konnten.

Bald kam denn auch unser eigener Kutter zurück und brachte den Heizer mit. Die Bootsgäste hatten gut ge-

arbeitet, zuerst die große Ruderbarkaß gefangen und verankert und dann die eine der Dampfpinassen daran festgemacht; gegen Strom und Seegang sie bis zum Schiff zu schleppen, war zu schwer gewesen. Die andere Dampfpinaß hatte der Kutter leider nicht finden können, aber ich hatte doch wenigstens zwei Boote sicher wieder, und das Schlimmste war abgewendet. Das dritte Boot gab ich verloren und machte mich darauf gefaßt, es bei Hellwerden hoch und trocken oder in Stücke geschlagen auf der Insel zu sehen. Aber, als es soweit war, konnte zunächst kein Doppelglas die Pinaß entdecken. Dann schrie plötzlich jemand „da ist sie ja!", und da tanzte sie wahrhaftig, als wäre gar nichts geschehen, fern am Horizont ganz gemütlich und beschaulich mitten im Stillen Ozean! Bald erschien sie auf dem Rücken der Dünung, bald war kaum der Schornstein zu sehen. Ein Dampfboot, das „Scharnhorst" mir borgte, brachte alle unartigen Kinder bald wieder zurück, und der Spaß, den wir darüber hatten, daß die Dampfpinaß ohne einen Mann an Bord und ohne Karte in stockdunkler Nacht die enge Osteinfahrt des Atolls gefunden hatte und mitten durch gefährliche Riffe „in See gegangen" war, entschädigte für die unruhige Nacht. Unsern Navigationsoffizier aber packte der Ehrgeiz. Er wollte zeigen, daß er wenigstens bei Tage das auch könnte und erbot sich, sie selbst zu holen. Daß das Flaggschiff sich zu dem Vorfall äußerte, konnte nicht ausbleiben. Mein Kollege, der Erste Offizier, machte einen freundlichen Winkspruch „Gratuliere zum Glück im Unglück!" Der Admiral aber sandte ein kleines Donnerwetter, das vom Kommandanten überbracht und „auf dem Dienstwege" abwärts weitergeleitet wurde. Aber was kommt nicht alles vor, was eigentlich nicht vorkommen darf!

Am Sonnabend, den 22. August, um 6 Uhr in der Frühe, nachdem „Gneisenau" am Tage vorher vom „Prinz Eitel-Friedrich" noch einen dritten Arzt an Bord genommen hatte, ging der Verband in See. „Nürnberg" wurde vom Geschwaderchef mit einem Sonderauftrag nach Honolulu geschickt. Die kleinen Dampfer „Staatssekretär Kraetke" und „Gouverneur Jaeschke" trennten sich von uns, um in neutrale Häfen zu gehen. Wir anderen setzten unseren Marsch durch die große Wasserwüste fort, und ein unerbittliches „Rein-Schiff" folgte wieder der schwarzen Arbeit. Da schert „Scharnhorst" plötzlich aus, läßt einen Kutter zu Wasser, und ein leises Gefühl des Unbehagens steigt in mir auf, während ich durchs Glas neugierig ihr Tun verfolge. Wir waren nämlich gerade in der Nähe der Osteinfahrt von Eniwetok; sollte da etwa —? Da kam auch schon ein Winkspruch vom Admiral „Ich habe eine Ihrer Bojen gefischt!" Da hatten wir noch ein kleines Nachspiel, denn solch eine Besuchskarte, die man irgendwo zurückläßt, kann leicht verhängnisvoll werden und dem Gegner verraten, wo man gewesen ist.

In der Nacht vom 23. zum 24. August standen wir noch innerhalb der Gruppe der Marshall-Inseln, eine Schießübung hatte uns etwas aufgehalten. Die Panzerkreuzer marschierten zusammen in Kiellinie. „Prinz Eitel-Friedrich" führte die Dampfer an Steuerbord achteraus von uns ziemlich weit ab, damit sie nicht mit feindlichen Schiffen verwechselt werden könnten. Es war dunkel, aber lichtersichtig; einzelne Regenwolken standen hier und da am Horizont. Die volle Kriegswache war auf Stationen, die Kriegsfreiwache lag angezogen auf ihren Hängematten. Tiefe Ruhe herrschte im Schiff, nur hin und wieder unterbrochen durch ein Geräusch aus der Maschine, einen Zuruf

der Posten. Wer nicht wach sein mußte, schlief eisern, das kommt von selbst bei solchem Dienst. Plötzlich geht's durchs Schiff „Alarm"! Die Glocken klingeln es, die wachhabenden Unteroffiziere rufen es durch die Decks, alle Sprachrohre und Fernsprecher wiederholen das kurze Wort „Alarm"! Menschen springen auf, laufen im Dunkeln, nur von schwachbrennenden Lampen geführt. Kurzes Durcheinander, wenige Kommandoworte, dann wieder Ruhe. Nur die Meldungen hört man noch, die die einzelnen Gefechtsstationen auf die Kommandobrücke schicken, und die besagen, daß sie „klar" sind.

Nun, ein Alarm ist wohl nichts Außergewöhnliches, weder zu Lande, noch zu Wasser. Für uns war es aber doch etwas Besonderes. Seit drei Wochen waren wir nun schon im Kriege, hatten gearbeitet, gekohlt, exerziert, waren Kriegswache gegangen, kurz, wir hatten alle viel schärfer herangemußt als sonst, aber vom Feinde hatten wir noch keine Mastspitze gesehen. Wir waren nach Osten gegangen, um ihm zunächst auszuweichen, hatten keine Spuren zurückgelassen, denen er hätte folgen können, und glaubten ihn daher weit weg auf dem großen Weltmeer. Seine Nähe hätten unsere elektrischen Ohren, die Apparate der Funkentelegraphie, doch wohl gehört. Nun auf einmal „Alarm" mitten in der Nacht! Also mußte der Gegner schon ganz nahe sein, zum Spaß gibt der Kriegswachleiter diesen Befehl doch nicht. So ist uns wohl dieser erste unvermittelte Ruf auf die Gefechtsstationen einen Augenblick in die Glieder gefahren, so nebenbei natürlich nur, denn der Alarm arbeitete tadellos. In kürzester Zeit war das Schiff gefechtsbereit, auch das wachfreie Maschinenpersonal auf seinen Stationen; unseretwegen konnte es also losgehen. Es war doch schließlich

eine Art Entspannung, daß wir nun endlich ein anderes Ziel vor die Kanonen bekommen sollten, als Scheibenleinwand.

Mit unseren Gläsern suchten wir die Nacht zu durchdringen, um auszumachen, was diese „dunklen Gegenstände" am Horizonte backbord querab eigentlich wären. Zwei größere hoben sich deutlich von drei kleineren ab, sie schienen mit uns zu laufen und allmählich näher heranzukommen. Zwei Kreuzer und drei Torpedoboote glaubten daher die höher aufgestellten Beobachter zu erkennen, und aus der nordwestlichen Richtung, aus der sie kamen, schlossen wir natürlich auf Japaner. Das bekannte ungeheuerliche Ultimatum war ja gerade heute abgelaufen, und wenn sie Fühlung mit uns gehalten hatten, konnten sie wohl schon da sein. Allmählich veränderten die Gegenstände etwas ihre Form, was bei Rauchwolken leicht möglich ist. Doch konnte der Kommandant, der, wie stets im Kriege, in seinem Raum auf der Brücke geschlafen und den Alarm zur Vorsicht selbst befohlen hatte, nicht an Feinde glauben, und ich mußte ihm beistimmen. Auch die übrigen Offiziere überzeugten sich schließlich, daß sie Gespenster gesehen und unter harmlosen Regenwolken Schiffe vermutet hatten. Sie wurden natürlich weidlich aufgezogen, denn konnte man ihnen ernstlich zürnen? Gewiß nicht, und ich war ihnen sogar recht dankbar für ihren erklärlichen Irrtum, weil dieser Alarm uns schnell gegen Überraschungen abgehärtet hat. Die Kriegsfreiwache war bald wieder auf ihren Schlafplätzen und alles ruhig im Schiff; aber das große, unbekannte, erhebende und mächtig vorwärtstreibende Gefühl, wenn man glaubt in das erste Gefecht zu gehen, jeder hatte es durchlebt und wußte nun, daß uns nichts Übermenschliches erwartete.

Da wir nach den Plänen des Admirals noch etwas Zeit hatten, benutzten wir die nächsten zwei Tage, während wir die Marshall-Inseln östlich umfuhren, zu Schießübungen. „Titania" sollte die Scheibe schleppen und kam dazu in die Nähe des Hecks von „Gneisenau". Da wir wenig Fahrt liefen, steuerten die Schiffe schlecht, und eine stärkere See ließ „Titania" aus dem Ruder laufen. Ihr Anker hakte in einem unserer Seitenfenster und riß uns die Bordwand unter der Schanze auf; der Pflug mit einem Teil des Schaftes blieb darin hängen. Auch das erwies sich schließlich als nützlich, da wir den Schaden mit „Bordmittel" dichten mußten, eine gute Übung für das zuständige Personal.

Die Marshall-Inseln sind eins der ältesten Betätigungsfelder deutscher Kaufleute in der Südsee und stehen seit dem Jahre 1885 unter dem Schutz des Reiches. Der Verwaltungssitz ist auf der in der Rälick-Gruppe liegenden Insel Jaluit, von der die weitverzweigte Jaluit-Gesellschaft ihren Namen hat. Um uns möglichst wenig zu zeigen, gingen wir aber nicht dorthin, sondern liefen am 27. August nachmittags in Majuro ein, einem Atoll der Ratack-Gruppe. Die Einfahrt war schwierig, deswegen wurde „Titania" vorgeschickt und ankerte als Markschiff an der Stelle, wo das Fahrwasser eine scharfe Biegung machte. Wir kamen diesmal ganz dicht am bewohnten Lande vorbei, und Eingeborene staunten uns an. Man ist hier überall schon sehr vorgeschritten, und es ist immer eine komische Erscheinung, wenn der in kühleren Regionen Geborene es sich in den Tropen recht leicht zu machen sucht und daneben die Kinder der Sonne sich gern mit europäischen Kleidern behängen. In solche Landschaft: grell leuchtender Strand, tropisch

grüner Busch und schaukelnde Palmenwipfel darüber, gehören nun einmal braune oder schwarze Gestalten, nicht solche angezogenen. Aber das ist wohl der Gang der Zivilisation. Ob auch der Moral und der Tugend? Man lese „Aus von Zantens glücklicher Zeit". —

„Scharnhorst" und „Gneisenau" ankerten unter Land, die Dampfer in der Nähe, soweit sie nicht gleich zum Kohlen gebraucht wurden. Zu uns kam „Longmoon", die nun endlich leergemacht werden sollte.

Wir hatten hier in Majuro noch einige schöne, ruhige Tage, die wir wieder mit viel Arbeit ausfüllten. Kohlen- und Wassernehmen, Proviantholen hielten uns in Atem, auch bekamen wir noch Personalzuwachs aus der Besatzung der Dampfer. Wenn ich also sage ruhig und schön, so bezieht sich das auf das Wetter, das Liegen der Schiffe und den Mangel jeder unliebsamen Störung; es war das letztemal für längere Zeit.

Als wir am 28. August gerade Mittagpause machen wollten, lief der Hilfskreuzer „Cormoran" ein, der von „Emden" am 2. August in der Korea-Straße aufgegriffene Dampfer „Rjäsan". Er stand unter dem Kommando des Korvettenkapitän Zuckschwerdt, war von Offizieren und Mannschaften des Kanonenbootes „Cormoran" besetzt und hatte auch dessen Namen angenommen. Da hatten wir ein kleines Zeichen vom Kriege. Schnell drängte sich die kohlengeschwärzte Mannschaft auf der Back zusammen. Fröhlich brausten unsere Hurras hinüber, und die Musik spielte den „Donnerhall". Der „Cormoran" war auch für uns der letzte Gruß aus Tsingtau, wo die Werft sich selbst übertroffen hatte, um aus dem von russischem Schmutz starrenden, aber guten und schnellen Schiff einen deutschen Hilfskreuzer zu machen. Er brachte zwei schwerbeladene

Dampfer mit, „Ahlers" und „Göttingen", eine höchstwillkommene Verstärkung unseres Trosses. Wir erfuhren noch allerlei aus den Anfangstagen des Krieges; von dem großen Bedauern, ähnlich wie bei uns, daß man nun nicht in Deutschland sei, wie dann aber die ersten Anzeichen von Japans verdächtiger Haltung die Ahnung weckten, daß auch Tsingtau noch schwer zu kämpfen haben würde. In Erwartung des Feindes, wer es auch sei, hatte man gleich begonnen, die Widerstandskraft der schwachen Festung nach Möglichkeit zu erhöhen. Tsingtaus grünes Kleid, die mühsam großgezogenen Anpflanzungen, die besonders die Bewunderung der Japaner erregt hatten, waren, wo sie das Schußfeld behinderten, unter den Äxten chinesischer Kulis gefallen. Neue Befestigungen gliederten sich den bereits bestehenden an, die ja für eine Belagerung großen Stils nicht vorgesehen waren. Die Einfahrt der Bucht und des Hafens sollten noch, außer durch Minen, mit Hilfe versenkter Schiffe gesperrt werden. Die Sprengung des mächtigen Krans auf der Werft und des Schwimmdocks, das unsere Kreuzer oft getragen hatte zur Erneuerung des Bodenanstrichs, war in Aussicht genommen, und manch andere Werte, die der Deutsche geschaffen hatte, mußten nun der Verteidigung nutzbar gemacht oder zerstört werden, damit der Gegner keinen Vorteil von ihnen hätte. Auch der Zustrom wehrfähiger Männer war bei der Abfahrt des Schiffes schon in vollem Gang gewesen, darunter die Blüte der deutschen Kaufmannschaft aus China und Japan, die nach Englands Beschluß hier kaltgestellt werden sollte; dabei auch die stramme deutsche Freiwilligenkompagnie aus Schanghai, mit der die Landungsabteilung der „Gneisenau" noch vor kurzem eine so fröhliche Felddienstübung abgehalten hatte. Mit

klingendem Spiel war das Ostasiatische Marinedetachement aus Peking und Tientsin eingerückt, und die Frauen der Kolonie hatten sich, wie ihre Schwestern in der Heimat, freudig der Verwundetenpflege und dem Hilfsdienst zur Verfügung gestellt. Aber so erhebend die Schilderungen auch waren, so dachten wir doch mit Sorge an die zahlreichen Familien, die ihr Haus dort in Frieden gebaut hatten und sich nun so unvermittelt vom Wirbel des Krieges erfaßt sahen. Ja, der Raubzug war unter frommem Augenaufschlag listig ersonnen und gut vorbereitet worden, wie auch die Tatsache zeigte, daß die englischen Flußkanonenboote auf dem Jangtse schon am 26. Juli außer Dienst gestellt und ihre Mannschaften nach Hongkong geschickt hatten. als Besatzung für das Linienschiff „Triumph". Angesichts der Bedeutung, die man der Sicherheit des internationalen Handels auf diesem größten Strome Chinas in Friedenszeiten beilegte, war das gewiß eine außergewöhnliche Maßnahme, die mit dem Schutze von „poor little Belgium" ebensowenig zu tun hatte, wie die Beschlagnahme von Automobilen und die Festsetzung der Deutschen in den afrikanischen Kolonien Großbritanniens in den letzten Julitagen. Ähnliche Beweise englischen Kriegswillens werden mit der Zeit auch aus anderen Weltgegenden noch festzustellen sein.

Solcher Aufenthalt zu Anker bot gute Gelegenheit, Bekannte zu begrüßen und sich mal in anderem Kreise als der täglich gewohnten Umgebung auszusprechen. Er diente auch zur Beschaffung von allerlei Sachen, die im Betriebe des Schiffes gebraucht werden, bei denen aber die scharfe Inanspruchnahme der letzten Wochen Mangel hatte auftreten lassen. Dazu gehörten nicht nur

Seife, Petroleum, Besen, Pützen, Baljen, Schrubber, Farbe, sondern auch so kleine Dinge wie Segelnadeln, auf die wir richtig Jagd machten, weil sie zum Flicken der Kohlensäcke dringend gebraucht wurden. Besonders aber die Leinen, mit denen wir die Dampfer festmachten, waren arg mitgenommen. Doch gaben die Kapitäne gern ab, was sie irgend erübrigen konnten. In der ersten Zeit genügte dafür, außer dem Empfangsschein, ein gutes Wort; auch ein angenehmes Tauschgeschäft, ein Fäßchen Bier, ein Ferkel, lief mit unter. Später mußte man die Erlaubnis des Geschwaderkommandos haben, das darüber wachte, daß kein Schiff zu kurz kam. Eine ganz neue, dicke Troß aus ostafrikanischem Hanf schwamm aber doch noch zu uns herüber. Kein Mensch hat's gesehen, nur die Dampfpinaß brachte den einen Tamp an Bord, dann holten wir die Leine ein. Daß beim Ablegen von Dampfern nach dem Kohlen manchmal „in der Eile" ein Fender bei uns statt drüben hängen blieb, habe ich meinem Bootsmann nie übel genommen. Einige Offiziere, die beim Kohlen nicht beteiligt waren, versuchten hier auch wieder einen Landgang und kehrten mit einem Berg von Kokosnüssen und Bananen zurück. Auch ein paar Hühner kamen an Bord geflogen und brachten die Eier gleich mit.

Am Sonntag, den 30. August früh, war alles fertig. Außer vollen Bunkern hatten wir Decksläst genommen, eine von nun an ständige Erscheinung beim Inseegehen. Sie verlängerte den Zustand des Schmutzes noch um ein bis zwei Tage, war aber notwendig, denn man konnte nie wissen, wann die nächste Gelegenheit zur Auffüllung der Bestände sein würde. Als wir ausliefen, lag „Titania" auf ihrem Posten als Markschiff, wir mußten ganz dicht bei ihr hart nach Steuerbord drehen, um die enge Fahr-

rinne zu gewinnen. Auf dem Flaggschiff wehte wieder das Signal „Wünsche Ihnen guten Erfolg!" Diesmal galt es den beiden Hilfskreuzern „Cormoran" und „Prinz Eitel-Friedrich", die der Admiral mit dem Handelskrieg in australischen Gewässern beauftragt hatte. Sie blieben noch zu Anker, um fertig zu kohlen und dann mit dem Dampfer „Mark" als Hilfsschiff sich ihre eigenen Wege zu suchen. Leicht war die ihnen zugefallene Aufgabe nicht, denn die Kohlenversorgung dort war alles andere als sichergestellt, die zu erwartende feindliche Gegenwirkung an Zahl und Stärke der Streitkräfte um ein vielfaches überlegen und auf gut ausgerüstete eigene Häfen gestützt, wie Suva, Aukland, Brisbane, Sydney, Melbourne und viele andere. Aber je kühner das Unternehmen, um so mehr schwellt der Stolz dem Soldaten die Brust, daß er dafür ausersehen ist. „Besonders dem Engländer zeigt euer Germanenblut!" hatte der Admiral der Besatzung des „Cormoran" zum Abschiede zugerufen, und ein „Gut Glück, meine Blauen!" Fröhlich hatten sie ihm geantwortet „Gut Glück, Euer Exzellenz!" So trennten wir uns von Freunden und Kameraden, freudig bewegt und doch uns des Ernstes unserer beiderseitigen Lage bewußt.

VI. Vor Samoa und Tahiti.

Unsere Schutzgebiete in der Südsee befanden sich vor dem Kriege in blühender, schnell aufsteigender Entwicklung. Allein an Ölrohstoffen, ihrem wichtigsten Erzeugnis, lieferten sie im Jahre 1912 fast ebensoviel wie Deutsch-Ostafrika und Kamerun zusammengenommen, an die 30 000 t. Den weitaus größten Anteil hatte hieran die Kopra, der gedörrte Kern der Kokosnuß. Nirgends auf der Erde treffen alle Vorbedingungen für das Gedeihen der Kokospalme — gut verwitterter Korallenkalk oder auch Basaltboden, salzhaltige Seeluft, Licht und Wärme — in so weiten Gebieten günstig zusammen wie gerade hier. Die schlanken Stämme säumen wildwachsend die reich gegliederten Küsten, und in ausgedehnten Pflanzungen, die durch Rodung des Urwaldes fast ins Ungemessene sich erweitern lassen, steht ein Baum neben dem anderen. Die Kopra ging vorwiegend nach Deutschland, wo sie zu Speisefetten aller Art, zu Kraftfutter für das Vieh und in der Industrie verarbeitet wurde. So diente sie der Volksernährung gleichwie lohnendem Verdienst vieler Tausender von Arbeitern. Auch der Südseekakao erfreute sich lebhafter Nachfrage. Andere Erzeugnisse tropischer Nutzpflanzen wie Reis, Kaffee, Kautschuk, Guttapercha, Sisal-

hanf, Steinnüsse, Edelhölzer wurden entweder schon ausgeführt oder befanden sich in aussichtsreichem Versuch. Nicht gering ist ferner die Bedeutung der Bodenschätze anzuschlagen, besonders der hochwertigen Phosphate, aus denen Düngemittel für unsere Landwirtschaft hergestellt wurden. Aber auch Kohle, Erdöl, Gold, Platin, Edelsteine, Lager von Kupfer, Zinn, Wolfram u. a. waren schon festgestellt oder mit großer Wahrscheinlichkeit zu vermuten. Schließlich spielten Trepang — eine Seewalze —, Schildpatt, Perlmutter, Haifischflossen, Vogelbälge in der Ausfuhr eine gewisse Rolle. In all diese Verhältnisse hatten wir auf unserer vorigen wie diesjährigen Reise einigen Einblick gewonnen. Um so mehr bedauerten wir, unsere Südseekolonien, die für ernste Verteidigung nicht eingerichtet waren, schutzlos den von Nord wie Süd herankommenden Feinden überlassen zu müssen. Wir konnten nur hoffen, daß das heimische Schwert hier wie überall in der Welt den deutschen Besitz für alle Zukunft sicherstellen würde.

Auf unserer Weiterfahrt nach Osten suchten wir, um Kohlen zu sparen, den äquatorialen Gegenstrom auf, der zwischen 5 und 10 Grad nördlicher Breite versprach, uns vorwärts zu tragen. Die Sonne brannte erbarmungslos auf uns nieder; stand sie doch jetzt des Mittags fast senkrecht über unseren Köpfen, und 40° C waren in der Messe keine Seltenheit. Am 1. September überschritten wir auf dem 180. Längengrad die Datumgrenze. In Tsingtau waren wir der Uhrzeit in Deutschland um sieben Stunden, derjenigen Westeuropas um acht Stunden voraus gewesen. Dieser Unterschied hatte sich mit der Zunahme östlicher Länge allmählich vergrößert und betrug jetzt gegen die Heimat elf, gegen den nullten Längengrad zwölf Stunden.

Wir mußten also den 1. September doppelt zählen, und von nun an, solange der Kurs östlich blieb, die Uhr täglich etwas zurückstellen. Wir gewannen nicht nur einen Dienstag, sondern natürlich auch einen Dienst-Tag, hatten also eine lange Woche. Das zweimal gefeierte Wiegenfest des Rollen-Offiziers half aber darüber hinweg.

Etwa vom 3. September an hatten wir nachts drahtlose Verbindung mit der von Honolulu zurückkehrenden „Nürnberg" und warteten jeden Abend begierig auf ihre Meldungen. Wir atmeten auf, als wir sie glücklich den Klauen des japanischen Schlachtkreuzers „Kongo" und anderer Wegelagerer entronnen wußten, die um die Hawai-Inseln schwärmten, und deren Funkenverkehr wir mehrfach beobachteten.

Über den Auftrag, den „Nürnberg" zu erfüllen gehabt hatte, wußten wir natürlich nichts und ergingen uns in der Messe in Mutmaßungen und Plänen. Das Nächstliegende war ja, daß sie Nachrichten einziehen sollte, die dem Admiral als Grundlage für seine weiteren Absichten dienen konnten. Auch der Versuch, vom neutralen Hafen aus mit der Heimat in Verbindung zu treten, schien nicht aussichtslos. Da die „Nürnberg" erst kurz vor dem Kriege in Honolulu gewesen war, konnten aus ihrem neuen Erscheinen Schlüsse auf den Aufenthalt des Geschwaders kaum gezogen werden, denn daß jeder an Bord es als seine heilige Pflicht betrachten würde, darüber den Mund zu halten, war selbstverständlich. Aber war das alles, was sie da sollte? War es verwunderlich, daß wir in unserer Vereinsamung uns nach Bundesgenossen umsahen? Würden die Vereinigten Staaten das Aufbegehren der Japaner, ihrer unerbittlichen Wettbewerber um die Vormachtstellung in China und im Pazifischen

Ozean, so ruhig hinnehmen? Regte sich in diesem Völkergemisch nichts für uns an gemeinsamen Interessen, nichts an Blutsbanden? Hatten wir nicht auch mit amerikanischen Seeoffizieren recht freundschaftlich verkehrt? Auf der „Saratoga" war's gewesen, dem Flaggschiff des amerikanischen Ostasiengeschwaders, wo mir einst bei geselligem Zusammensein drei oder vier Offiziere mit fast denselben Worten die Anhänglichkeit an ihr altes Vaterland bekannten: „Ich nicht sehr gut sprechen kann deutsch. Meine Mutter sein amerikanische, aber mein Vater sein deutsch, haben gefochten bei Metz 1870 und bei Sedan! Oh, ich lieben Deutschland sehr!" Mehrere Glieder tief hatten sie sich um das Klavier geschart und hatten mitgesungen oder versucht mitzusingen, was unser Assistenzarzt an deutschen Volks- und Soldatenliedern aus ihrem Notenbuch vorspielte, „Ännchen von Tharau", „Prinz Eugenius, der edle Ritter", „Ich hatt' einen Kameraden" und was sonst das Herz ihrer Väter einst erfreut haben mochte. Und dann waren die Gläser zusammengeklungen in dunkler Erinnerung und stolzem Gedenken an ihr Ursprungsland und unsere schöne Heimat. Sollte uns jetzt nicht von ihnen Hilfe kommen zur Verteidigung gleicher Ideale?

Damals waren wir noch so harmlos, derartiges in den Kreis unserer Betrachtungen zu ziehen. Der Panama-Kanal war gerade fertig gemeldet, und die amerikanischen Seestreitkräfte im Stillen Ozean waren nicht unbeträchtlich. Es hieß auch, wenn ich nicht irre, daß die vier Panzerkreuzer der Pazifischen Flotte, die etwa unsere Gefechtskraft hatten, mit einigen Unterseebooten von San Franzisko nach den Hawai-Inseln unterwegs seien. Da könnte doch „Nürnberg" vielleicht, wenn Nordamerika sich entschließen

sollte, mit uns gegen Japan zu gehen, mit ihnen Fühlung suchen und einen Treffpunkt verabreden? Noch hatten wir nicht die entscheidende Richtung nach Südosten, nach dem Kap Horn zu eingeschlagen; und den Weg nach Mittelamerika, nach dem Kanal, würden wir gegen die paar japanischen und englischen Schiffe, die da stehen mochten, schon zu erzwingen wissen. Dann könnten wir eines Tages im Atlantischen Ozean auftauchen, einige tausend Meilen näher der Heimat! Oder wir könnten uns gemeinsam gegen England wenden, seine Zufuhr abschneiden, seine Verbindungen bedrohen. Es lag doch auch nicht in Amerikas Interesse, daß England zu mächtig wurde!

Wie gern gab man sich doch solchen Hoffnungen hin! Wie oft und bitter ist Deutschland enttäuscht worden, wenn es glaubte, in der Not auf Freunde zählen zu können, denen es nichts zu leide getan, sondern nur Gutes erwiesen hatte! Wohl liebte man uns, aber lediglich, um uns zu dulden als Denker, Dichter, Sänger und — Arbeiter! Kein Feld des Geistes, das Deutsche nicht mit tiefen und großen Gedanken befruchtet hätten; kein Gebiet praktischen Schaffens, auf dem die deutsche Kraft nicht gern und willig auch anderen gedient hätte! Keine englische Kolonie, in der nicht deutscher Unternehmungsgeist zur Entwicklung beigetragen, kein Staatswesen irgendwo in der Welt, das nicht mit Hilfe Deutscher seinen Aufschwung genommen hätte, von Rußland und Nordamerika über Japan bis zur kleinsten Negerrepublik! Aber darum Deutsche als gleichberechtigte Weltbürger anzuerkennen? Niemals! Nein, diese Hunnen, diese Barbaren, diese „boches“ sind schlimmer als die Teufel! Seht ihr nicht, wie sie Kinder umbringen und wehrlose Greise? Wie sie stehlen und plündern? Haltet den Dieb, den Mörder! So brüllte es

seit nun vier Wochen aus England und Frankreich in die Welt, so brüllte es im bezahlten Chor um die ganze Erde und auch von den Hawai-Inseln, in deren Funkenkreis wir gerade getreten waren. Darum nur nicht fremde Hilfe erwarten, wo Neid und Habsucht regierten, wo jeder lauerte, ob für ihn die Zeit bald kommen möchte, daß er über uns herfallen und sich seinen wohlverdienten Anteil am Raube abholen könnte! Überall, wo deutsche Männer und Frauen in der Welt von diesem Kriege überrascht wurden, mag der Gedankengang ähnlich gewesen sein, vom erstaunten Aufsehen, daß es so etwas gab, über Hoffnung und Enttäuschung zu Zorn und Verachtung, und auch wir kamen schließlich zu der Erkenntnis, daß wir allein stünden und aus eigener Kraft unseren Kampf zu Ende zu führen hätten. —

„Nürnberg" erzählte also, Nacht für Nacht, je näher sie kam, um so deutlicher. Aber das klang anders, als wir es bisher gehört hatten: „Goeben" und „Breslau" in Konstantinopel eingetroffen, die Türkei uns freundlich gesinnt! Also doch einer, der zu uns hielt, der wußte, was er bei uns zu gewinnen und bei den anderen zu verlieren hatte. Dafür allerdings „Cöln", „Mainz" und „Ariadne" bei Helgoland gesunken, die ersten größeren Verluste der Marine. Die Rangliste her, und nachgesehen, wer da von Freunden und Bekannten drauf ist. Schneller Vormarsch in Frankreich. Übermenschliche Leistungen der deutschen Armee. In Paris klirrten die Fensterscheiben! Die Engländer nahmen dauernd neue „strong positions", feste Stellungen ein, von denen aber, wenigstens nach unserem großen Andree, eine immer westlicher lag als die andere. Auch vom Osten sprachen schon Nachrichten, wenn auch zunächst noch ungenau.

Am Sonntag, den 6. September, wurde besonders scharfer Ausguck nach Norden gehalten. Im frühen Nachmittag kam die Meldung aus dem Krähennest „Rauchwolke in Sicht!“ Schnell wurde sie größer, lief gerade auf uns zu. Dünne Masten zeichneten sich darüber ab, ein Kriegsschiff. Die Mannschaft stand bereit, auf die Gefechtsstationen zu eilen; aber jetzt wechselten wir Erkennungssignale, es war die „Nürnberg“. Wir gingen ihr entgegen, dann stoppte der Verband und ließ sich treiben. Die Kommandanten fuhren zur Sitzung auf „Scharnhorst“, und die Schiffe bekamen Befehl, von der „Nürnberg“ Zeitungen abzuholen, auch frisches Gemüse und Obst.

Zeitungen! — Wer zu Hause gewohnt ist, täglich auf 5 Minuten genau sein Blättchen auf dem Kaffeetisch zu finden und auch während des Krieges mit schnellen Nachrichten gut versorgt war, wird sich kaum vorstellen können, wie wir sie verschlangen, trotz all ihres Unsinns, denn unsere letzten Blätter waren von Anfang Juni gewesen. Was wir lasen, waren in der Hauptsache wieder echt englische Meldungen in amerikanischer Aufmachung. Das will schon viel sagen, aber sie waren augenscheinlich in Honolulu noch einmal in Behandlung genommen worden mit Rücksicht auf die zahlreiche japanische Bevölkerung der Hawai-Inseln, die den Amerikanern einige Sorge machte. Wir waren damals an diese Kost noch nicht gewöhnt, lernten aber bald die Wahrheitskörner aus dem Wust von Lüge und Verdrehung herausfinden. Auf einem Blatt stand oben in großen Buchstaben über die ganze Seite „Rainbow and Idzumo hunt down Leipzig“. Um die machten wir uns damals allerdings große Sorge. Dafür konnten wir aber dann gleich Tränen lachen, als wir erfuhren: „„Scharnhorst“ und „Gneisenau“ schwer

beschädigt in Hongkong eingeschleppt!" Das Blut sei in dicken Strömen aus den Speigatten gelaufen!! Da lagen wir nun im hellen Sonnenlicht und fühlten uns so gesund in unserer Haut, aber — sollte da vielleicht ein Unglück geschehen sein? So eine kleine englisch-britische oder englisch-japanische Seeschlacht? Bei Nacht kann das schon vorkommen. „Zwei Vierschornsteinschiffe" stand dabei, und es gab ja mehrere solcher an der Küste, die „Minotaur", die „Hampshire", die „Newcastle", die „Yarmouth" und schließlich auch den „Montcalm" und „Dupleix" und einige japanische Kreuzer. Es war eine richtige Tatarennachricht, wie ja auch unsere Prinzen einzeln oder zugleich verschiedene Male als tot gemeldet wurden, teilweise unter genauer Bezeichnung, wo ihre sterbliche Hülle aufgebahrt worden war. Da aber nach allen schönen Meldungen vom westlichen Kriegsschauplatz bald auch der Sieg von Tannenberg und der Name „Hindenburg" deutsch-amtlich drahtlos über den weiten Ozean zu uns geflogen kam, ließen wir uns nicht bange machen.

Das Stelldichein mit „Nürnberg" da mitten in See dauerte mehrere Stunden. Dann trennten wir uns wieder. „Nürnberg" ging mit „Titania" zu einer neuen Sonderaufgabe fort, wir anderen wandten uns nach der nahen Christmas-Insel, um zu kohlen. Wann hätten wir das nicht getan, wenn sich Gelegenheit bot! Wir ankerten dort am nächsten Tage gegen Abend.

Die Christmas- oder Weihnachts-Insel ist natürlich auch englischer Besitz, obgleich sich nur vorübergehend zur Kopraernte Leute dort aufhalten. Sie bot aber wieder dienstfreien Offizieren einige Abwechselung; besonders die Tierwelt hatte ihre Anziehungskraft. Die scherzhaftesten

Sachen wurden später darüber berichtet, wie z. B. die Herren Jäger das Gewehr auf den Rücken gehängt hätten, um auf allen Vieren die Tropikvögel anzupirschen und die stolz in die Höhe strebende Schwanzfeder zu erhaschen. Auch einige Kokosnüsse brachten sie mit, leider aber keine Schildkröten, auf die wir uns schon sehr gespitzt hatten; frisches Schildkrötenfleisch gibt ein gutes Wienerschnitzel.

Während wir am 8. September fleißig kohlten, aus „York" an Backbord und „Göttingen" an Steuerbord, kam eine sehr erfreuliche Nachricht. Vormittags war schon der Erste Admiralstabsoffizier bei uns an Bord gewesen, um die vorübergehende Unterbringung der Decksboote auf den Dampfern zu besprechen, und es hatte nicht schwergehalten, den Grund solcher Maßnahme aus ihm herauszubekommen. Abends nach der Sitzung sagte mir dann auch der Kommandant, der Admiral beabsichtige, mit den Panzerkreuzern einen Vorstoß nach Samoa zu machen, das, wie wir wußten, vor kurzem von den Engländern besetzt worden war. Wir hofften dort feindliche Kriegsschiffe überraschen zu können. Über einen Monat hatten wir nun schon in gleichmäßiger Marschfahrt oder in schwerer Arbeit zu Anker im sonnendurchhitzten Schiffe zugebracht, ohne das Stück eines Sonnensegels über uns, und es wird uns niemand übelnehmen, wenn wir von dieser Art Kriegführung nicht recht befriedigt waren, so notwendig sie auch dem Wissenden erschien. Es war, wenn auch keine gedrückte, so doch eine etwas langweilige Stimmung im Schiff: Zu Hause all die herrlichen Siege, und bei uns immer nur Fahren, Kohlennehmen; nur Arbeit, kein Kampf. Nun kam diese Nachricht, die Aussicht, in Kürze fechten zu können, und half allen mächtig auf die Beine. Wir kohlten bis in die Nacht hinein, da ein Feind uns hier

kaum suchen konnte. Als ich herumging, um den Leuten zu sagen, was bevorstand, und dadurch ihren Eifer anzuspornen, stürzte ich leider, von elektrischer Lampe geblendet, in eine Kohlenschütte. Zum Glück konnte ich mich mit den Armen an ihrem Rande auffangen und trug nur eine leichte Verletzung davon. Ich mußte aber einige Tage zu Bett liegen, in den Tropen gerade kein Vergnügen. Der Erste Artillerieoffizier vertrat mich.

Abends traf „Nürnberg“ mit „Titania“ wieder bei uns ein, nachdem sie auf der kleinen englischen Insel Fanning das Kabel zerstört hatte, das Australien mit Kanada verbindet. Die Leute waren schnell im Kutter an Land geschickt worden, um die Gebäude der Ansiedlung zu besetzen. Der Führer hatte an der Tür des Telegraphisten angeklopft, der gerade noch seine erste Meldung „French cruiser“ verbessert hatte in „The ship is not a french cruiser“ und auf sein behagliches „come in!“ sich plötzlich einem deutschen Seeoffizier gegenüber sah. Er soll sehr bereitwillig gewesen sein, alles geschehen zu lassen, wenn der Offizier nur seine verdammte Pistole ihm nicht immer vor die Brust halten wollte. Das übrige hat sich dann ganz friedlich abgewickelt. Kasse, wichtige Bücher und Briefmarken wurden beschlagnahmt, und die Station wurde kurz und klein geschlagen, nachdem der Beamte noch die Erlaubnis bekommen hatte, sie zu photographieren. Vergrabene Ersatzteile der Station wurden unbrauchbar gemacht. Nachdem schließlich auch die Frauen der Angestellten auf die Zusage, daß ihnen nichts geschehen würde, erschienen waren, schied man unter gegenseitiger Versicherung der größten Hochachtung. Unsere Leute bekamen Obst und Ansichtspostkarten geschenkt, es sei ja zwar Krieg, aber sie hätten sich so nett benommen und sollten

für ihre Mühe belohnt werden, denn: man habe ja nun für ein halbes Jahr „holiday“, „Feiertag“, nichts zu tun! Man erinnert sich, daß von den Kokos-Inseln, wo ein anderes Kabel nach Australien von der „Emden“-Mannschaft geschnitten wurde, ähnliches berichtet wird. Der Engländer fühlt sich eben immer am wohlsten, wenn man ihn kräftig anfaßt, und ist dann ein ganz umgänglicher Mitbürger. Im übrigen hat die Unterbrechung des pazifischen Kabels unseren Vettern sehr wenig gefallen. Die Kosten der Wiederherstellung und der Schaden im Handelsverkehr dürften nicht gering gewesen sein. Es ist erst Anfang November wieder betriebsfähig geworden.

Die „Nürnberg“-Offiziere, von denen besonders Graf Otto Spee öfter zu uns an Bord kam, um seinen Bruder zu besuchen, erzählten auch noch mancherlei aus Honolulu. Mitten durch das Gefunke nahestehender, aber unsichtbarer japanischer Kreuzer hindurch hatten sie ihr Ziel glücklich erreicht und waren am 1. September morgens eingelaufen. Nur nach Überwindung großer Schwierigkeiten hatte der Kommandant, Kapitän z. See v. Schönberg, von dem amerikanischen Admiral die nach den Neutralitätsbestimmungen ihm zustehende Kohlenmenge bewilligt bekommen, deren Übernahme mit begeisterter freiwilliger Hilfe der Mannschaften deutscher Dampfer wie auch ansässiger Landsleute aller Stände bis zum Abend beendet worden war. Allerdings hatten die Deutschen, als man ankam, noch unter dem vergiftenden Eindruck der berüchtigten Reutertelegramme gestanden, von denen wir ja inzwischen so heitere Kostproben bekommen hatten. Die von Nauen an die Station Sayville in Nordamerika mitgeteilten Pressenachrichten wurden scheinbar gar nicht oder

sehr zugestutzt in den Zeitungen veröffentlicht und nur drahtlos an die Schiffe in See weitergegeben. Daher konnte „Nürnberg", die diese Telegramme auf der Hinfahrt abgehört hatte, und auch die guten Nachrichten mitbrachte, die uns von der asiatischen Küste her noch erreicht hatten, widerlegen, was sie an Gerüchten und drückenden Vermutungen dort vorgefunden.

Die deutsche Kolonie hatte aber natürlich an dem Erscheinen des Schiffes den regsten Anteil genommen, besonders auch durch Hilfeleistung bei den zahlreichen Einkäufen, und hatte den eiligen Gast mit Liebesgaben überschüttet. Als die „Nürnberg" dann schon um 9 Uhr abends wieder auslief, um feindlichen Nachstellungen zu entgehen, und in die stille Mondnacht hinausglitt, war es ein herzlicher Abschied gewesen, mit deutschem Lied und Hurrarufen. Erst als das Schiff in See war und mit gelöschten Lichtern und höchster Fahrt dahinjagte, um den vom japanischen Konsul herbeigerufenen Kreuzern auszuweichen, waren dem Zwischendeck viele blinde Passagiere entstiegen, die sich als Kadetten der „Herzogin Cäcilie", eines Schulschiffes des Norddeutschen Lloyd, entpuppten und um ihre Einstellung baten. So drängte sich auch draußen in der Welt Jungdeutschland zum Kriegsdienst unter der Flagge!

Nachdem wir unsere Boote an „Yorck" und „Ahlers" abgegeben hatten, verließen „Scharnhorst" und „Gneisenau" am Morgen des 9. September den Ankerplatz zur Unternehmung gegen Samoa. „Nürnberg" wurde beauftragt, den Troß auf den nächsten Treffpunkt zu führen. Die geographische Länge wurde nun wieder westlicher, und die Uhr mußte dementsprechend vorgestellt werden. Fünf Tage hatten wir Zeit, und die wurden benutzt, um die

Schiffe für das erhoffte Zusammentreffen mit dem Feinde gut vorzubereiten. Natürlich hatten wir wieder Decklast, und ihr Nachfüllen in die Bunker wechselte mit gründlichem „Reinschiff". Am 10. September gingen wir über den Äquator, und eine aus dem Stegreif abgehaltene Kriegslinientaufe brachte etwas Abwechselung in das Einerlei der Tage. Sie verlief vielleicht noch fröhlicher als die vielen, die wir im Frieden auf der „Gneisenau" gefeiert hatten. Triton begrüßte mich am Bett im Auftrage Neptuns, des Herrschers der Meere; die Ansprachen waren natürlich den Verhältnissen des Krieges angepaßt. Am Sonntag, den 13. September, war das Schiff endlich sauber, und der Geschwaderpfarrer konnte wieder Gottesdienst abhalten, wieder unter sengender Sonne auf der Schanze. Um bei der Annäherung an die Inseln möglichst rauchlos fahren zu können, brannten wir jetzt Tsingtaukohle, die „Ahlers" uns noch mitgebracht hatte; denn es kam darauf an, daß die Überraschung glückte, und unsere Aussichten wurden bei Mannschaften wie bei Offizieren viel besprochen. Die Meinungen gingen recht auseinander. Die einen sahen schon eine ganze feindliche Flotte vor Apia liegen. Andere meinten, so dumm wären die Engländer auch nicht, sich da zusammenschießen zu lassen; Vorposten würden sie mindestens ausgestellt haben. Zwei kleine Kreuzer als Schutz der gelandeten Truppen nahmen die meisten für das wahrscheinlichste an, was wir finden würden. Es waren aber auch genug, die da sagten, das Nest würde leer sein. Ich hielt mich zu den ersteren, aber weniger aus Überzeugung, als um der kriegerischen Stimmung keinen Abbruch zu tun, die in der Messe und rings im Schiff um mich herrschte. Man muß sie als Vorgesetzter fördern, wenn man es mit

gutem Gewissen tun kann. Das Wetten überließ ich aber den anderen.

Es war eine wunderschöne Tropennacht, in der ich am 14. September gegen Morgen an Deck kam, stockdunkel auf dem Wasser, darüber bei abnehmendem Mond ein prächtiger Sternhimmel. Bald trennte sich „Gneisenau" von der „Scharnhorst"; jene sollte einige Seemeilen nordöstlich, diese nordwestlich von Apia Aufstellung nehmen. Allmählich konnten wir die hohen Berge von Upolu auf dem dunklen Horizont unterscheiden. Bald wurden voraus einzelne Lichter sichtbar, die an Land stehen mochten, aber auch zu Schiffen gehören konnten, die etwa auf der Reede oder im Hafen von Apia zu Anker lagen, wenn sie nicht gar draußen in See Wache hielten. Wir verlangsamten daher die Fahrt, um nicht vorzeitig entdeckt zu werden. Seit 5 Uhr morgens war die Mannschaft gefechtsbereit. Sie hatte am Abend vorher gebadet und trug reine Wäsche und das beste Päckchen Arbeitszeug; um den Hals die „Nasenbinde", den Vorläufer der Gasmaske, und die Erkennungsmarke. Leicht fröstelnd standen die Leute in Gruppen in der frischen Morgenluft. Hier und da qualmte noch ein Pfeifchen zur Stärkung vor blutiger Arbeit oder um die Spannung zu meistern, die doch in jedem lebendig war. Uns blieben noch einige Minuten, die Lage zu überdenken. Da waren wir nun mit unseren besten Schiffen vor unserem vorjährigen wie diesjährigen Reiseziel, aber unter welch' anderen Bedingungen, als wir gehofft! Eine der schönsten Besitzungen des Reiches, der Marine so teuer durch die Opfer, die sie gefordert, war vom Feinde besetzt. Und anstatt bei strahlender Sonne stolz vor den Hafen zu kommen, freudig empfangen von unseren Landsleuten und den Samoanern, erwarteten wir nur das

erste Tageslicht, um uns mit ehernem Gruß auf den zu stürzen, der uns das Kleinod geraubt hatte. Man überholte noch einmal schnell in Gedanken, welche Schiffe wohl da sein könnten, von der „Australia", vor der wir wegen ihrer 30,5-cm-Geschütze einige Achtung hatten, bis zu den alten Kleinen Kreuzern, die unser Insichtkommen nicht lange überleben würden. Da fingen die Lichter vor uns an in Morsezeichen zu sprechen und ließen vermuten, daß man sich mit uns beschäftigte. Der Kommandant schickte daher die Mannschaft auf die Gefechtsstationen. Nach Kurs und Fahrt zu schließen, die wir seit den Sternbeobachtungen am Abend vorher abgelaufen hatten, mußten wir jetzt auf dem befohlenen Posten sein. Wir legten uns mit dem Bug auf Land zu, um möglichst wenig Fläche zu zeigen. Je nach den Umständen konnten wir so zum überraschenden Torpedoangriff vorstoßen oder auch zur schnellen Breitseitsalve der Geschütze aufdrehen. Da die Leuchtfeuer nicht brannten, war es bisher nicht möglich gewesen, eine genauere Ortsbestimmung nach Landmarken vorzunehmen. Nun erkannten wir in der kurzen Dämmerung, daß wir zu westlich standen; der Strom hatte uns über Nacht doch etwas mehr versetzt, als wir angenommen hatten. Gegen strammen Südostpassat, der an der Küste entlangstrich, dampften beide Schiffe mit höchster Fahrt, daß die Spritzer auf die Kommandobrücke gingen, und schlossen gleichzeitig näher an Apia heran. Schnell wird es Tag. Aus der blaudunstigen Masse des Landes treten Einzelheiten hervor. Die dünne weiße Linie des Korallenriffs deutet den Verlauf der Küste an. Hinter der weit vorspringenden niedrigen Halbinsel Mulinuu, auf der die vor langen Jahren im Kampf mit den Samoanern gefallenen

Kameraden von der „Olga“ ruhen, lassen helle Streifen und Flecke die Stadt Apia erkennen, den Sitz der deutschen Regierung. Palmenbedeckte Hänge steigen darüber an; der Vaea-Berg, das Wahrzeichen Apias und ein guter Ausguck nach See zu, wird deutlich. Wir sehen uns die Augen wund, ob auf dem Wasser nicht ein Schornstein aufragt, die Umrisse eines Kriegsschiffes sich abheben möchten. Aber — so schön der Anblick im vollen Sonnenlicht nun wird: das immer leuchtendere Landschaftsbild im Vordergrund, darüber die lange Kette seltsam geformter, bis zu tausend Meter Höhe aufragender Kraterränder; das Ganze eingefaßt von weißkämmendem Meer und strahlend blauem Himmel mit leichten Federwölkchen, die Enttäuschung ist bitter. Außer dem schwarzen Wrack des alten „Adler“ tief drinnen im Hafen, des deutschen Kanonenbootes, das zusammen mit dem „Eber“ und zwei amerikanischen Kriegsschiffen im Frühjahr 1889 einem Wirbelsturm hier zum Opfer fiel, ist kein Schiffsrumpf auszumachen. Statt dessen weht an Land an hohem Mast die englische Flagge. —

Der Geschwaderchef wollte gern mehr sehen, als aus so großer Entfernung möglich war. Er lief deshalb mit der „Scharnhorst“ bis zwischen die Riffe, die die Hafeneinfahrt bilden, etwa dahin, wo wir sonst friedlich geankert haben würden. Durch Winkspruch erfuhren wir nachher, daß bei Annäherung des Schiffes die englischen Truppen schleunigst ihre Zelte abbauten. Da mittlerweile auch die Bevölkerung der Stadt lebendig geworden war und zwischen den Soldaten herumlief, hatte der Admiral nicht schießen lassen, um nicht Unschuldige zu treffen. Zudem hätte leicht deutsches Eigentum beschädigt werden können. Die Bemühungen der Funkenstation, deren hohe dünne

Masten aus leichtem, den Pflanzungen entsteigendem Dunstschleier zu uns herübergrüßten, und die gern unsere Ankunft nach den Fidschi-Inseln melden wollte, wurden aber durch Dazwischenfunken erfolgreich vereitelt. Mehr konnte jetzt hier nicht geschehen. Während die Mannschaft in die Hängematten ging, um die Nachtruhe nachzuholen und ihren Ärger auszuschlafen, dampften beide Schiffe an der Nordküste von Upolu entlang nach Westen; vielleicht konnten wir doch noch erfahren, wo ein Feind zu finden sei.

Gegen 9 Uhr näherten wir uns der Apolima-Straße, die zwischen den beiden großen Samoa-Inseln hindurchführt. Da ging am Westende von Upolu die schwarz-weiß-rote Flagge hoch, und ein weißes Boot löste sich vom Strande. „Scharnhorst" drehte sofort darauf zu und hatte bald die Insassen, zwei deutsche Pflanzer, zu kurzem Besuche an Bord. Ihre Erzählung ging dahin, am Morgen des 30. August sei, geführt von dem Schlachtkreuzer „Australia", auf dem der Chef des Englisch-Australischen Geschwaders, Vizeadmiral Patey, seine Flagge wehen hatte, eine mächtige Flotte vor Apia erschienen. Der französische Kreuzer „Montcalm" mit dem Chef des französischen Ostasien-Geschwaders, Vizeadmiral de Kerilly an Bord, hätte sie begleitet. Die ganze Horde australischer und neuseeländischer Kleiner Kreuzer sei dabei gewesen und eine lange Reihe von Truppen- und Vorratsschiffen. Wir erfuhren weiter: Der Herr dieser gewaltigen Streitmacht schickte der wehrlosen Kolonie die Aufforderung zur Übergabe mit halbstündiger Frist, nach deren Ablauf er die Landung seiner Soldaten mit den Schiffsgeschützen decken würde. Der Gouverneur machte demgegenüber geltend, daß diese Drohung nach internationalem

Recht nicht zulässig sei, mußte aber geschehen lassen, was er mit der kleinen schwarzen Polizeitruppe nicht verhindern konnte: die Besetzung von Apia und die Hissung der englischen Flagge. Schließlich mußte er notgedrungen in die Übergabe der Inseln willigen. So kam dieser Raubzug zu einem unblutigen, aber für uns schmerzlichen Ende. Der Feind landete 1500 Neuseeländer, von denen ein Teil am nächsten Morgen wieder eingeschifft wurde, angeblich um zur Bekämpfung von Aufständen nach Indien zu gehen. Der deutsche Gouverneur mußte sich auf die „Australia" begeben, wo er sehr ungeziemend behandelt wurde, bis auf seinen energischen Einspruch hin der englische Admiral sich dazu bequemte, seinen Rang zu achten. Der französische Admiral hatte freundlicherweise die Hoffnung ausgesprochen, doch einmal „so einem ganz kleinen deutschen Kriegsschiff" zu begegnen. Auf Zusammentreffen mit einem ebenbürtigen Gegner legte er scheinbar weniger Wert.

Am 31. August waren fast alle feindlichen Schiffe wieder abgefahren. Der Gouverneur war mit einem Teil der Beamten nach Suva gebracht und die Kolonie der Verwaltung eines englischen Offiziers unterstellt worden. Die zurückgebliebenen Truppen waren aber zur Zeit unserer Anwesenheit noch nicht viel über Apia hinausgekommen, wohl, weil sie von den fehdelustigen Samoanern nicht viel Gutes erwarteten. Die Pflanzer erzählten, daß diese nur mit Mühe davon abzuhalten gewesen seien, sich für ihren neuen „Alii-Sili", den Deutschen Kaiser, zu schlagen. Die Großfunkenstation, die erst kurz vor dem Kriege fertiggeworden war, hatte der Gouverneur rechtzeitig unbrauchbar machen lassen. Die Engländer hatten dem deutschen Ingenieur, von dem sie erbaut war, eine hohe Summe ver-

sprochen, wenn er sie wieder zusammensetzen wollte, was er natürlich ablehnte. Mit Mühe und Not hatten sie selbst an den Masten eine kleine Station errichtet, die sich aber mit denen unserer Schiffe nicht messen konnte.

Beide Herren erboten sich, unserem Landungskorps als Führer zu dienen, wenn wir die Neuseeländer rauswerfen wollten. Wie gerne hätten wir das getan!, aber es lag natürlich völlig außerhalb des Rahmens unserer Aufgabe. Die zu erwartenden Verluste hätten die Gefechtsbereitschaft der Schiffe herabgesetzt; wir brauchten aber jeden Mann, wenn wir dem Feinde auf dem Wasser entgegentreten wollten. So schieden wir schweren Herzens von Samoa mit dem Wunsche, es in besseren Tagen wieder zu sehen.

Den Nachmittag über hatten wir an Backbord die weiten, trostlosen Lavafelder von Savai: ein rechter Gegensatz zu dem lieblichen Anblick der Küste von Upolu. Mit Einbruch der Dunkelheit drehten wir auf östlichen Kurs, nachdem wir gnädigst der englischen Funkenstation erlaubt hatten, ihre Meldung nach Suva loszuwerden, an der sie schon lange herumzappelte: „Feindliche Schiffe entfernen sich in nordwestlicher Richtung". Am 17. September nachmittags stieß bei der englischen Insel Suvarow der Dampfer „Ahlers" zu uns und gab uns unsere Boote zurück, während wir im Schutz der Insel trieben. Eigentlich sollte hier auch gekohlt werden; der einzige Ankerplatz lag aber so sehr der Dünung ausgesetzt, daß, wie „Scharnhorst" feststellte, Schiffe nicht längsseit voneinander liegen konnten. Dies und anderes bestimmte den Admiral zu einem Umweg über die französische Tahiti-Gruppe. Wir konnten dort nicht nur einen feindlichen Stützpunkt schädigen, sondern

auch für uns selbst allerlei beschaffen, frischen Proviant und was sich sonst an Bedarf fühlbar gemacht hatte. Auch lag Tahiti etwas südlicher als Samoa, und der zeitweilige Übergang in eine geringere Lufttemperatur konnte dem Gesundheitszustand der Besatzungen nur förderlich sein.

Der Entschluß weckte nach der Enttäuschung von Samoa große Freude; vielleicht war dort etwas zu machen. Am 21. September liefen wir Bora-Bora an, eine Insel, die zur Tahiti-Gruppe gehört, um unsere schon ziemlich leer gebrannten Bunker nachzufüllen. Beide Schiffe gingen bei „Ahlers" längsseit, und während „Scharnhorst" achtern und wir vorne unseren Hunger stillten, konnte man sich auch mal wieder, gleichsam über den Tisch, die Hand geben und „Guten Tag" sagen. An Land wurde schnell gekauft und bar bezahlt, was es dort gab, schwarze Ferkel, Geflügel, Eier, Obst, Gemüse und einige Ochsen, die gleich geschlachtet wurden. Scheinbar wußte man hier noch nichts vom Kriege oder — hielt uns für Engländer. Der Regierungsvertreter schickte dem Admiral jedenfalls einen großen Blumenstrauß an Bord. Um 4 Uhr nachmittags gingen wir wieder in See, um am kommenden Morgen vor Papeete zu sein, der Hauptstadt der Insel Tahiti und dem Sitz der Verwaltung von Französisch-Ozeanien. Aber wieder spielte uns der Strom einen Schabernack. Erst mit Hellwerden merkten wir die westliche Versetzung, und in fliegender Fahrt waren wir nach einer Stunde vor unserem Ziel. Immerhin hatte die Zeit genügt, um an Land sich kampfbereit zu machen und die Räumung der Stadt in die Wege zu leiten. Durch die großen Ferngläser der Artillerie konnte man deutlich beobachten, wie die erschreckten Einwohner den Kai entlang davonstürzten, sich schiebend und drängend. Noch ehe wir

einen Schuß getan, entwickelte sich an der Stelle, wo das Kohlenlager sein mußte, eine breite dunkle Rauchwolke zu mächtiger Höhe: Man setzte Vorräte in Brand, um sie uns nicht in die Hände fallen zu lassen. Bald erschienen auf den Hügeln weiße Wölkchen, denen Geschoßaufschläge rechts und links unseres Flaggschiffes folgten. „So 'ne Frechheit", sagten wir, „mit den paar Schmeißbüchsen mit uns anzubinden!" Die Pläne des Admirals, der zunächst nur Lebensmittel und Betriebsstoffe liefern lassen, erst wenn das geschehen oder nicht möglich war, die Kriegsmittel des Feindes zerstören wollte, mußten sich aber nun ändern. Er führte uns in Kiellinie auf etwa 60 Hektometer an die Stadt heran, wartete geduldig, bis die letzte einsame Droschke II. Klasse und ein Radfahrer, die sich beide verspätet hatten, in Sicherheit waren, und ließ dann das Feuer auf die Küstenbatterien eröffnen, die bald zum Schweigen gebracht wurden. Dann ging er näher heran und bestimmte als Ziel das französische Kanonenboot „Zélée", das längsseit des von ihm gekaperten deutschen Dampfers „Walküre" lag und sich festlich geschmückt hatte. Eine mächtige Trikolore wehte an der Gaffel und ein langer Heimatwimpel vom Mast. Einige 15-cm-Granaten rissen die Backbord-Bordwand auf; bald brachen die Leinen, dann ging das Heck unter Wasser, und das Schiff kenterte. Die Mannschaft hatte sich rechtzeitig geborgen. Das ganze Bild war etwas merkwürdig. Der Dampfer hatte natürlich auch einige Treffer abbekommen, aber er war ja jetzt feindliches Eigentum, und Deutsche konnten an Bord nicht mehr vermutet werden. Bei der gestreckten Flugbahn auf diese kurze Entfernung gingen auch mehrere Granaten über die Schiffe hinweg in die leicht gebaute Stadt, und bald zeigte eine zweite schwarze Rauchwolke,

daß sie gezündet hatten. Augenscheinlich waren Kopralager in Brand geraten, die ja viel Öl enthalten. Wie wir später in einer amerikanischen Zeitung lasen, ist aber, außer einem Schaden von etwa 2 000 000 Dollar, weiter kein Unglück vorgekommen. Nur die übliche alte Frau, die bei solchen Gelegenheiten immer zur Stelle ist, und ein Japaner, der gerade mit einem Kraftwagen ankam, fielen der Beschießung zum Opfer.

Nachdem wir das Feuer eingestellt hatten, ging an Land ein Flaggensignal in die Höhe, das nach dem internationalen Signalbuch etwas von „Geiseln" erzählte. Was der Gouverneur damit sagen wollte, war nicht recht verständlich. Allerdings ahnten wir damals noch nicht, welcher Gemeinheit und Grausamkeit der heutige Franzose gerade wie sein Altvorderer der Revolutionszeit wehrlosen Gefangenen gegenüber fähig ist; welch teuflische Freude, ja geradezu welche Wollust es ihm bereiten kann, seine Opfer zu quälen, geistig und körperlich. Wir faßten den Krieg so auf, wie es deutsche Überlieferung ist, als einen Kampf der bewaffneten Macht, der Leben und Eigentum der Nichtkämpfer und der überwältigten Feinde achtet, schützt und so schonend behandelt, wie der Kriegszweck es erlaubt. Wir wußten damals noch nicht, mit welcher schamlosen Roheit wehrlose Männer, Frauen und Kinder z. B. in Kamerun und Togo von Franzosen und übrigens auch von Engländern, so wie sie gingen und standen, aus ihren Häusern geholt, auf kleinen, schmutzigen Schiffen oder in Negergefängnissen eingepfercht, wochenlang durch brennende Tropensonne und mörderisches Klima geschleppt worden waren oder noch werden sollten. Wir hatten noch nichts vom Schicksal der Marokko-Deutschen gehört, die im völkerrechtlich neutralen Staat bei Kriegsbeginn

herdenweise eingefangen und in die Wüste verschleppt worden waren; nichts vom Mordversuch von Oran, wo am 15. August der französische Sergeant, der solch eine arme Schar Gefangener führte, dem Mob zugerufen hatte: „Wenn ihr Männer wär't, dürfte keiner von diesen Hunden lebendig zum Bahnhof kommen. Alle müssen totgeschlagen werden!" Kurz, die Kunde vom Rassenkrieg, der gegen uns in höchster Vollendung und größter Mannigfaltigkeit seit Wochen tobte, vom einfachen Aushungernwollen des ganzen Volkes bis zum planmäßigen Dahinsiechenlassen oder blindwütigen Totschlag wehrloser Gefangener, war noch nicht zu uns gedrungen. Wir lebten noch in veralteten Anschauungen von französischer Ritterlichkeit und englischem Anstandsgefühl, und wenn auch die „Geiseln" des Gouverneurs nur widerrechtlich festgenommene Zivilgefangene sein konnten, so durften wir doch annehmen, daß er sie nicht in unbilliger Weise büßen lassen würde für rein militärische und gesetzmäßige Handlungen des Gegners, die er noch dazu selbst heraufbeschworen hatte. Hätte er nicht diesen unsinnigen Widerstand aufgesetzt, so hätten auch wir nicht geschossen. Geschadet hat er uns auch nicht, denn wir haben uns später französische Lebensmittel und französische Kohlen wo anders geholt. Daß wir für unsere Landsleute nichts tun konnten, tat uns von Herzen leid. Der Admiral mußte aber wohl nach dem Vorgefallenen auf Minen in der Einfahrt des von Korallenriffen gebildeten Hafens schließen und darauf verzichten, mit dem Lande in Verbindung zu treten. Er hielt seine Aufgabe vor dieser Insel für erledigt, und wir setzten unseren Marsch fort. Lange noch sahen wir unter den 2000 m und höher ansteigenden rötlichen Bergen die beiden gewaltigen Rauchsäulen senkrecht zum Himmel streben. Wieder

schieden wir mit dem Gefühl der Enttäuschung. Hatten wir auch ein feindliches Kriegsschiff versenkt und dem Feinde einigen wirtschaftlichen Schaden zugefügt, so hatten wir doch wieder nicht gekämpft. Die paar alten Granaten von den Forts wollten unsere Leute als feindliches Feuer nicht gelten lassen. Wann sollte uns endlich ein ebenbürtiger Gegner vor die Geschütze kommen?

VII. Auf den Marquesasinseln, vor der Osterinsel.

Wir gingen nun wieder nördlicher, ließen die niedrigen Paumotu-Inseln an Steuerbord, und trafen nach gleichmäßiger Fahrt — nur ein ferner amerikanischer Schuner mit weißen baumwollenen Segeln erregte einmal unsere Aufmerksamkeit — am 26. September auf den französischen Marquesas-Inseln ein. Wir ankerten neben der „Nürnberg" und den Dampfern des Trosses in der Comptroller-Bai der Insel N u k u h i v a. Unsere Bunker waren jetzt ziemlich leer gebrannt, und wir hatten ein langes Kohlennehmen vor uns. Da die Ozeandünung gerade in die Bucht hineinstand, rollten die Schiffe Tag und Nacht vor ihren Ankern, und es bedurfte größter Aufmerksamkeit, um Beschädigungen zu verhindern. Auch litt natürlich unsere Arbeit darunter. Manchmal hielt sich „Holsatia" ganz nahe und still, dann schor sie auf mehrere Meter ab, und die Leinen kamen zum Brechen steif. Vorsichtig, unter Aufsicht der Offiziere, kletterte die Mannschaft auf langer Planke hinüber; die Rückkehr zu den Mahlzeiten war einfacher, da der Dampfer schon hoch herauslag.

Drei Tage schafften wir, dann mußte „Holsatia" mitten in der Nacht ablegen, für einen leeren Dampfer

in Dunkelheit und Dünung von achtern auf engem Raum kein leichtes Manöver. Ich war froh, als sie weg war. Unser ganzes Schiff hatte immer gezittert, wenn sie dagegen schlug. Die Rohrfender waren zu dieser Zeit schon ziemlich platt gedrückt, und wir hatten allerlei Ersatzmittel gebaut, um die Stöße zu mildern. Holzbalken waren mit Tauwerk umwickelt, Körbe mit Kohle und Holz gefüllt, später auch Teile gebrochener Festmacherleinen als Bunsch gewickelt und an Kettenstandern über Bord gehängt worden. Diese hielten noch am besten. Wir waren jetzt über drei Monate unterwegs und hätten nach dem Friedensreiseplan längst wieder in Tsingtau sein müssen, wo alles, was uns fehlte, leicht zu ergänzen gewesen wäre. Nun mußten wir uns auch in anderer Hinsicht selbst helfen. Baljen und Pützen gingen zu Bruch, wir ersetzten sie durch zersägte Ölfässer und Blechdosen, die vorher präservierte Butter enthalten hatten. Seife wurde knapp, wir scheuerten mit Sand und Soda. Das Linoleum brach und löste sich vom Deck, wir rauhten die Eisenplatten auf. In der Messe hing sogar eines Tages ein an Bord gefertigter elektrischer Zigarrenanzünder. Die Besen hatten keine Borsten mehr, das Werkzeug war abgenutzt. Wir suchten von den Dampfern zu ergänzen, die uns gaben, was sie irgend entbehren konnten. Auch traf es sich gut, daß die Stückgutladung der „Holsatia" jetzt freilag. Manche Kiste mit nützlichem Inhalt wurde den Schiffen vom Geschwaderkommando zugewiesen, Hefe, Uhren, auch etwas Wein, kondensierte Milch und vieles andere. Die Insel mußte natürlich helfen, unsere Vorräte aufzufüllen. Wir hatten seit einiger Zeit kein frisches Fleisch mehr und freuten uns, von den Eingeborenen einige Schweine und Kälber und etwas Geflügel erstehen zu können. Noch wichtiger aber waren für

uns zwei Niederlassungen des Hauses Scharf und Kayser, einer alten Hamburger Südseefirma (Société commerciale de l'Océanie); beide waren bei Kriegsausbruch von der französischen Regierung geschlossen und liebenswürdigerweise für uns aufgehoben worden. Die eine befand sich nebenan im Anna-Maria-Hafen, wo „Scharnhorst" entnahm, was brauchbar war; die andere war auf der Nachbarinsel Hiwaoa, dem Sitz der französischen Verwaltung. Dieses Lager zu leeren, wurde „Gneisenau" beauftragt.

Nachdem wir wieder in Ruhe eine Weile gearbeitet hatten, ging „Gneisenau" am 30. September abends, als es gerade noch so hell war, daß man an den anderen Schiffen vorbei die Ausfahrt finden konnte, zu ihrer kleinen Sonderunternehmung in See. Mit Tagesanbruch am nächsten Morgen bogen wir um die Südspitze von Hiwaoa, natürlich gefechtsbereit, denn man konnte nicht wissen, ob da nicht ein feindliches Kriegsschiff lag, oder, wie vor Papeete, Widerstand zu brechen war. Zwei kleine Buchten breiten sich unter hohem vulkanischen Land vor uns aus. Ehe wir ankerten, wurden die Boote ausgesetzt, und ein bewaffneter Kutter brachte mich mit schnellen Schlägen an eine in den Felsen gehauene Treppe. Das Hinkommen war aber leichter als das Aussteigen, denn hier stand wieder beträchtliche Dünung. Das Boot tanzte auf und ab, mehr unbequem als gefährlich. Wie eine sorgsame Mutter schob die See sich dazwischen, wenn sie es hob, und ließ es, wenn sie unter ihm ablief, behutsam niedergleiten, ohne daß es die Steine berührte. Ich hatte Muße, das zu beobachten, denn es dauerte eine Weile, bis ich den Sprung auf den nassen und glitschigen Felsen wagen konnte. Ein hilfsbereiter Gendarm hatte sich inzwischen eingefunden und — höflich können die Franzosen ja sein, wenn sie

wollen — streckte mir mit freundlichem Lächeln seine biedere Rechte entgegen und half mir vollends aufs Trockene. Es war ein merkwürdiges Gefühl, so plötzlich sich einem Angehörigen der feindlichen Streitmacht gegenüber zu sehen. Er wurde von meiner Begleitmannschaft in die Mitte genommen, und ich sagte ihm, er solle uns zum Regierungsvertreter führen. Ein kurzer Weg brachte uns um den trennenden Landvorsprung in die benachbarte Bucht. Wir kamen zu einigen Hütten, an denen der Gendarm mich durchaus vorbeikomplimentieren wollte. Es gelang ihm aber nicht, denn wir standen vor der Wohnung unseres Führers, die gleichzeitig Polizeistation war; schon der Flaggenmast deutete darauf hin. Die Tür des kleinen Holzhauses war geschlossen, was in den Tropen ungewöhnlich ist. Aber schnell waren wir im Dienstraum und hatten auch gleich den Geldschrank vor uns mit der Regierungskasse, und daneben — ein sehr verdutztes französisches Gesicht. Nachdem ich mich überzeugt hatte, daß zum Verbergen des Geldes keine Zeit gewesen war, nahm ich den Schlüssel vorläufig an mich, ließ das Haus besetzen und begab mich weiter zum Herrscher der Insel, einem Arzte. Der Gewaltige wohnte in einem hübschen, luftigen Tropenhaus, von weitem Zaun umgeben, und erschien gestiefelt und gespornt, als ich die Veranda betrat. Ich sagte ihm nach kurzer Begrüßung, daß Widerstand zwecklos sei, daß alles Regierungseigentum mit Beschlag belegt werde, und daß wir Lebensmittel haben wollten, die wir bar bezahlen würden. Er rief einige Eingeborene zusammen und gebot ihnen, Schweine, Rindvieh, Geflügel, Eier, Kokosnüsse, Bananen und was es sonst an Früchten gab, herbeizuschaffen. Haus und Garten wurden besetzt, und wieder hatte ich das hübsche Bild, das immer

das Herz erfreut: unsere Leute im sauberen weißen Landungsanzug mit blauem Kragen, Gamaschen und Vorratstasche aus braunem Segeltuch, das Seitengewehr aufgepflanzt, in tropischer Landschaft.

Wir kehrten mit dem französischen Arzt zur Polizeistation zurück, wo der Zahlmeisteraspirant schon mit dem Geldzählen beschäftigt war. Der Schatz bestand in der Hauptsache aus silbernen Fünf-Frankstücken, es war eine altertümliche Sammlung. Viele Münzen zeigten auf der einen Seite Wappen und Inschrift der „République Française", auf der anderen Napoleon als „Premier Consul"; manche trugen ihn als „Napoléon Empereur". Ludwig der XVIII. war ebenfalls vertreten. Im ganzen waren es über 10 000 Franken, deren Empfang ich bescheinigte; auch Postwertzeichen und Poststempel nahmen wir mit. Durch Winkspruch wurde dem Kommandanten über den Erfolg unserer Unternehmung Meldung gemacht. Seiner freundlichen Einladung, an Bord zu kommen, mußte der französische Herr wohl oder übel Folge leisten. Wir begaben uns daher zusammen zur Landungsstelle zurück, wo unsere Leute dem Gaste bereitwilligst ins Boot halfen. Schön war die Sache für ihn ja gerade nicht. Er zitterte am ganzen Körper und schien zu glauben, er sollte bei lebendigem Leibe gebraten und verspeist werden; die Hunnennachrichten englischer Mache waren wohl auch schon hierher gedrungen. Er atmete daher erleichtert auf, als er mit seinen Reiterstiefeln glücklich das schmale Seefallreep der „Gneisenau" erklettert hatte und vom Kommandanten freundlich begrüßt und in die Kajüte gebeten wurde.

Während dieses vor sich ging, besetzte unsere Landungsabteilung die deutsche Niederlassung auf der anderen Seite der Bucht. Das Haus wurde verschlossen ge-

sunden, denn der auf Hiwaoa lebende Vertreter der Firma, ein Deutscher, war nach Tahiti entführt worden, wo er wohl auch zu den Geiseln des Gouverneurs zählte. Seine Frau, eine Tochter des Landes, lebte aber in der Nähe und hatte die Erlaubnis, ihren eigenen Bedarf wöchentlich einmal aus dem Lager zu decken. Ein neutraler Angestellter, den wir von Nukuhiva mitgebracht hatten, half uns bei der Arbeit. Der Schiffszahlmeister und der Materialienverwalter entnahmen, was sie für das Schiff brauchen konnten, dann durften auch die Messen einkaufen und schließlich einzelne ihre Ausrüstung auffrischen. Alle Waren wurden genau gebucht und der Firma gutgeschrieben. Der Schaden, den sie durch den Krieg erlitten hatte, wurde auf diese Weise etwas vermindert, und beiden war geholfen.

Bald kamen die ersten Boote zum Schiff zurück, und viele schöne Sachen, Holländer Käse, in roten Blechkugeln tropensicher eingelötet, Sardinen, Büchsenmilch, Hülsenfrüchte, Rauchwaren, Kautabak und die verschiedensten anderen Dinge häuften sich in der einstigen Kommandantenkajüte. Hier wurden sie gestapelt und auf die einzelnen Verbrauchsstellen, wie Mannschaftsmenage, Kantine, Offizier- und Deckoffiziermesse, verteilt. Etwas legten wir auch schon für Weihnachten zurück, denn woher sollten wir diesmal Pakete bekommen? Auch allerhand nützliche Artikel, wie Leinenzeug für die Heizer, Stärke, Seife, Nähsachen, leichte Tropenwäsche, Schuhzeug, Geräte verschiedener Art, und sogar eine deutsche Nähmaschine hatte der Gouverneur von Tahiti uns in diesem Laden bereitstellen lassen. Leider aber fand sich kein Handwerkszeug für die Schuhmacher. Das ihrige war aus Versehen in Ponape zurückgeblieben.

Für den Nachmittag war Schweinejagd angesetzt. Diese angenehmen Vierfüßler hausten nicht wie bei uns artig in Ställen, sondern trieben sich halb verwildert in der üppigen Tropenlandschaft umher und suchten sich selbst ihre Nahrung. Die Tiere mußten einzeln gefangen und gefesselt an Bambusstangen hängend zur Landungsstelle getragen werden. Es waren ziemlich schwere Burschen dabei, mit Hauern bis zu 20 cm. Sie kamen aber in der Ruderbarkaß nach und nach wohlbehalten längsseit und machten die Reise durch die Luft in großen Ladenetzen, die der Kran aus dem Boote hob und vorsichtig auf das Aufbaudeck niedersetzte. Von dort rutschten sie auf Planken zum Mitteldeck, auf dem es bald zuging wie auf einem Gutshof. Tauben flogen da schon herum, und Hühner gackerten auf den Kohlenkörben, und die schwarzen Ferkel hatten einen kleinen Verschlag für sich. Für die neuen Ankömmlinge war ein großer Schweinestall gebaut worden, den unsere zweiundvierzig schwarzen Mitreisenden teils gutwillig, teils unter Ausrufen lebhafter Entrüstung bezogen. Die wildesten von ihnen wanderten gleich am nächsten Tage in den Kühlraum. An den anderen hatten wir noch einige Zeit lang unseren Spaß, so bei der Fütterung, oder wenn morgens beim Deckwaschen einer ausbrach und gejagt werden mußte, oder die Bordkapelle auf dem Mitteldeck ihr Abendständchen gab und der Paukenschläger gar zu kräftig ausholte. Manch Schlachtfest folgte in den nächsten Wochen, sogar frische Wurst haben wir bekommen.

Was diesen kurzen Aufenthalt vor Hiwava trotz aller Arbeit zu einer kleinen Erholung gestaltete, war, daß man sich mal wieder ordentlich die Beine vertreten konnte. Deshalb wurde möglichst vielen Leuten Gelegenheit ge-

geben, an Land zu kommen und etwas anderes zu sehen, als Schiff und Kohlen. Durch Ablösung der gelandeten Mannschaften und durch die kleinen Unternehmungen zur Beschaffung von Lebensmitteln ist das ziemlich gelungen, wenn es auch natürlich manche gab, die wegen der Dringlichkeit der ihnen übertragenen Arbeiten sich darauf beschränken mußten, „das Land vom Borde" aus anzusehen. Hatte die Schweinejagd das Torpedopersonal mit einer Heizerwache zusammen unternommen, so führte den Zug auf Rindvieh am nächsten Vormittag eine ganze Division des seemännischen Personals aus. Er war ziemlich umständlich und anstrengend. Ein zweistündiger Marsch in die Berge brachte die Leute zum Hause des deutschen Kaufmannes, wo „Madame" sie empfing und, nachdem auch sie gesehen, daß die Landsleute ihres Mannes keine Barbaren waren, mit Erfrischungen bewirtete. Das „Wild" war schon in einen Kral getrieben worden. Doch als der führende Offizier glaubte, damit abmarschieren zu können, brach es aus und mußte nun regelrecht umstellt und wieder eingefangen werden. Schließlich hatte man acht widerspenstige Rinder so weit, daß der Heimweg angetreten werden konnte. Jedes Stück wurde einer besonderen Korporalschaft übergeben. Trotzdem kamen nur sieben an der Landungsstelle an, wo sie gleich geschlachtet wurden; eins war leider unterwegs entwischt. Natürlich war diese Unternehmung, wie die anderen, militärisch gesichert. Es hieß, daß der französische Lehrer sich mit bewaffneten Eingeborenen in die Büsche geschlagen habe und eine Gelegenheit suche, um „Rache für Elsaß-Lothringen" zu nehmen!

Unseren Leuten machten diese Ausflüge natürlich trotz der Hitze und des Ungewohnten viel Spaß. Es war mal

wieder etwas anderes. Eins aber drängte sich uns in diesen Tagen auf, wo wir, wenn auch nur für kurze Zeit und unblutig, feindlichem Lande etwas Krieg zu kosten gaben, das Unwürdige nämlich, daß die Weißen ihren Kampf zum Schauspiel für die Farbigen machten. Heute, wo wir wissen, wie widerwärtig die Engländer und Franzosen sich in unseren Kolonien benommen haben, wie sie den Eingeborenen Belohnungen von 50 Schilling für Beibringung eines jeden Deutschen schriftlich versprochen und dann auch bezahlt haben, sind solche Empfindungen ja vielleicht nicht mehr ganz zeitgemäß. Aber damals, als ich den französischen Arzt vor mir hatte und ihn angesichts der Eingeborenen unter militärische Aufsicht stellen mußte, gab ich mir doch Mühe, ihn so schonend zu behandeln, wie unsere Aufgabe es erlaubte. Gewiß mußte ihm für die Nacht eine Wache ins Haus gelegt werden, um unsere Posten vor der deutschen Niederlassung gegen Überfall zu sichern. Doch wurde jede unnötige Schärfe dabei vermieden, wie andererseits auch die Aufnahme und Unterbringung des Offiziers und seiner Begleitmannschaft mehr einer Gastfreundschaft als gerade einer Bewachung entsprach. Der Kommandant, der schon am ersten Tage im Hause des Regierungsvertreters Schriftstücke durchgesehen hatte, ohne etwas Wichtiges darunter zu finden, ließ ihm auch die Gewehre, die ihm selbst oder den Eingeborenen gehörten. Es waren merkwürdige alte Donnerbüchsen dabei, mit denen sie in den Bergen die wildherumlaufenden Rinder schießen. Nachdem ordnungsmäßig abgerechnet und mit napoleonischen Silberlingen bezahlt worden war, was wir genommen hatten, wurden die Posten eingezogen. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit trennten wir uns von der Insel, deren wildromantisches Innere wir gern einmal

friedlich durchstreift hätten. Am nächsten Tage, dem 3. Oktober, trafen wir auf verabredetem Punkt mit der „Scharnhorst" zusammen.

Die Zahl unserer Dampfer hatte wieder abgenommen, denn „Holsatia" und „Ahlers" waren nach Abgabe ihrer Kohlen in einen neutralen Hafen entlassen worden. Bei solchem Abschiede stellte sich stets das gleiche heraus: Wie schwer es den braven Helfern von der Handelsmarine wurde, wenn sie nun nicht mehr mittun durften. Sie hatten alles, was sie aufbieten konnten, in den Dienst unserer Sache gestellt, ihr Schiff, ihre Ladung, ihre bescheidenen Hilfsmittel, ihre Geschicklichkeit, ihren seemännischen Wagemut. Und ihre treuen Wünsche für unseren Erfolg gaben sie uns regelmäßig mit auf den Weg. Wieviel besser waren sie schließlich noch dran, als so viele andere Deutsche es sind, die, fernab von jedem kriegerischen Geschehen, dem Tage entgegenharren, der Deutschland und damit ihnen wieder freie Bahn gibt auf dem Wasser. In wieviel stillem Harren und Hoffen haben sich so manche von Deutschlands treuesten Söhnen bewähren müssen, denen es nicht vergönnt war, für das Vaterland zu kämpfen oder zu schaffen in diesem großen Kriege! Wir werden davon später noch hören.

Mit dem Abschiede von den Marquesas-Inseln verließen wir das große Gebiet der pazifischen Inselwelt, das uns immer noch mit unserem Ausgangspunkt Ponape verbunden hatte, in dem wir hier oder da noch hatten unterkriechen können. Von sonnigen Tropengestaden und ihrer lachenden Welt wandten die Gedanken sich vorwärts der Küste von Südamerika zu, die unserem Wege bald die Richtung in rauhes und unwirtliches Klima geben mußte. Am 9. Oktober überschritten wir in etwa 118 Grad westlicher Länge den Wendekreis des Steinbocks, nachdem wir

uns dreieinhalb Monate in der heißen Zone aufgehalten hatten. Allmählich wurde es kühler. Blaue Kleidungsstücke begannen sich in das weiße Anzugsbild des Bordlebens zu mischen, und die jungen Leutnants, die ihre nagelneue Offizierausrüstung in Tsingtau zurückgelassen hatten, mußten sorgen, daß sie warme Mäntel bekamen für die Nachtwachen und den Ausguckdienst oben im Krähennest. Auch das Barfußgehen der Leute hörte bald auf, sehr zum Kummer der Divisionsoffiziere, denn wir hatten, wie gesagt, kein Schusterhandwerkszeug an Bord. Auch hier wußten wir uns aber zu helfen, und Pfriemen, Ale und Hammer und sogar Holznägel wurden angefertigt. Nur Leder konnten wir leider nicht ersetzen; der Vorrat war knapp.

Unser nächstes Ziel war die Oster-Insel, die auf tausend Seemeilen im Umkreis den einzigen Ruhepunkt in dieser Weltgegend bildet, ein einsames, vulkanisches Fleckchen Land, über das in den Büchern allerlei Wissenswertes zu lesen ist. Die Fahrt dorthin verlief äußerlich ruhig, brachte uns aber zwei Überraschungen, eine schöne, gänzlich unerwartete, und eine unangenehme, eine kleine Ruhrepidemie. Bei all unseren Fahrten in den Tropen waren wir von ernsten Krankheiten so gut wie verschont geblieben. Auch jetzt im Kriege war trotz wesentlich höherer Anforderungen der Gesundheitszustand der Mannschaft sehr gut gewesen. Nun stellten sich plötzlich Darmerkrankungen ein, erst bei wenigen, dann saß eine ganze Anzahl Leute im Schiffslazarett, mit bleichen, abgezehrten Gesichtern, und krümmte sich vor Schmerzen. Obgleich bei den Landgängen auf Hiwaoa wie stets schärfste Verhaltungsmaßregeln für Obstessen, Wassertrinken und derartiges gegeben und von den Offizieren besonders

streng überwacht worden waren, müssen sich doch Krankheitserreger eingeschlichen haben. Dank großer Fürsorge und des Überganges in kühlere Luft wurden unsere Ärzte nach einiger Zeit der Krankheit ziemlich Herr.

Die freudige Überraschung war eigentlich doppelter Natur, denn wir bekamen fast gleichzeitig funkentelegraphische Verbindung mit „Dresden" und mit der „Leipzig" auf Entfernungen, die wir bis dahin nicht für möglich gehalten hätten. Wir erfuhren, daß auch sie die Oster-Insel ansteuerten und mit uns zugleich dort eintreffen mußten. „Leipzig", die wir verloren geglaubt, hatte sich also ihren Verfolgern an der mexikanischen Küste entzogen und mit Geschick den Anschluß an das Kreuzergeschwader wieder gefunden. Woher aber kam „Dresden", die wir längst in der Heimat wähnten? Wir wußten, daß sie sich vor dem Kriege in den westindischen Gewässern aufgehalten hatte und durch „Karlsruhe" abgelöst worden war. Nun war sie augenscheinlich auf dem Wege zur Heimat vom Kriege überrascht und nach Süden abgedrängt worden. Drüben sollen in der Nacht die Pfropfen geknallt haben, und auch wir waren froh. Gab's doch nicht nur eine Verstärkung für unser kleines Geschwader, sondern sicher auch viel Neues zu hören für uns einsame Pilger auf dem Weltmeere. Unwillkürlich kam das Gefühl, es stand etwas bevor, was aus dem Kriege Krieg machen würde; wir sollten jetzt wirklich heraustreten auf den Kampfplatz und mit ehernem Munde mitreden in der großen Auseinandersetzung der Völker daheim. „Jetzt geht's bald los!", das wußten Offiziere und Mannschaften, und sehr schnell bestätigte es der Kommandant der „Dresden", Kapitän z. See Lüdecke, mit der Meldung, daß er vor englischen Kreuzern herlaufe. „Good

Hope", „Monmouth" und „Glasgow" wurden genannt, und ein Linienschiff der alten „Queen"-Klasse. Wir suchten sie gleich im Flottenkalender auf und verglichen die Gefechtsstärken mit den unseren. „Dresden", die von dem Dampfer „Baden" begleitet war, konnte als erster auf dem Treffpunkt sein und bekam daher den Befehl, in der Nacht vor unserer Ankunft den Ankerplatz bei der Oster-Insel zu erkunden. Nachdem sie ihn frei vom Feinde gemeldet hatte, ankerten wir am Morgen des 12. Oktober westlich der Insel vor der Ansiedelung, dicht unter Land. Ein kleines Boot mit schmutzigen Insassen kam längsseit, und spanische Sprachkenntnisse wurden hervorgeholt, um einige Eier und etwas Geflügel zu erhandeln. Im Laufe des Tages begrüßte ich dann einen nahen Verwandten, der auf der „Dresden" Funkenoffizier war, ein eigenartiges Zusammentreffen bei dieser weltentlegenen kleinen Insel.

Der Aufenthalt vor der Oster-Insel vom 12. bis 19. Oktober war von allen unseren sogenannten Ruhepausen bei weitem der unangenehmste. Eine lange Ozeandünung rollte Tag und Nacht aus Südwesten heran, warf die Schiffe gegeneinander, erschwerte das Kohlen, das Aus- und Einsetzen der Boote und den Verkehr mit dem Lande. Aber es mußte geschafft werden, wenn wir weiter wollten, und es wurde auch geschafft. Wir bekamen gleich „Yorck" und „Göttingen" längsseit. Es bedurfte größter Aufmerksamkeit, um unsere Schiffe vor Beschädigungen zu behüten, die ja die Gefechtsfähigkeit hätten herabsetzen können. Aber die „Yorck", die nun auch schon ziemlich leer war, manövrierte mit ihren zwei Schrauben so geschickt zwischen uns und dem nahen Lande, daß alles gut ging, und bald waren Schiff und Menschen wieder in den geliebten Kohlenstaub gehüllt. Für die Nacht mußten die

Dampfer stets ablegen, damit Geschütze und Scheinwerfer gefechtsbereit gemacht werden konnten. Wir wußten ja den Feind auf der Westseite von Südamerika; er war uns jetzt handgreiflicher als bisher.

Die Oster-Insel ist bekannt nicht nur für ihre zahlreichen alten Steinfiguren, zu deren Erforschung sich gerade eine englische Expedition dort befand, sondern — was uns jetzt näher anging — für ihren Viehreichtum, und wir mußten hier unsere Kühlräume aufzufüllen suchen. Die Schlachter aller Schiffe zogen morgens mit dem Geschwaderzahlmeister durch die Brandung an Land, und Rinderviertel und Hammelrücken wurden an Bord geschleppt. Das Vieh wurde an Land von „Mozos" zu Pferde zusammengetrieben und da geschlachtet, wo es in der Schlinge des Lassos zu Boden stürzte. Auch an Zwischenfällen fehlte es nicht. Am Abend nach unserer Ankunft hatten die Dampfer uns gerade verlassen, als auf der Insel vier große Feuer zum Himmel aufloderten. Wir waren vier Kriegsschiffe. Die Insel war zwar chilenisch, also neutral, der Viehherr aber ein Engländer. Schien er auch vom Kriege noch nichts zu wissen — es besteht nur selten Verbindung mit dem Festlande —, so war die Übereinstimmung doch verdächtig, und als dazu noch in den Funkenräumen merkwürdige, wenn auch undeutliche Zeichen gehört wurden, befahl der Admiral kurzerhand, sofort Anker zu lichten und in See zu gehen. Auf der „Gneisenau" lagen noch große Kohlenhaufen an Deck. Die meisten Boote waren zu Wasser. Die Ruderbarkaß kam gerade längsseit, fast bis zum Dollbord mit Mehlsäcken beladen. Die Nacht brach herein, wenn auch nicht mehr so plötzlich wie in den Tropen. Licht durfte nicht gezeigt werden, größte Eile war aber geboten, um den

Anschluß an die „Scharnhorst" nicht zu versäumen, die heute nicht gekohlt hatte und schon Anker aufgegangen war. Schnell wurde überall zugegriffen, denn jeder wußte, worauf es ankam. Auf den Kohlenbergen türmten sich bald die Mehlsäcke, die der Kran in schneller Folge aus dem auf und ab tanzenden Boote hob, und unsere arbeitgeschwärzten Leute sahen aus wie Schornsteinfeger, die sich mit Bäckergesellen geprügelt haben. Als das Deck freigemacht war, wurden die Bootsklampen befestigt und die schweren Boote eingesetzt, in der Dünung und noch dazu im Dunkeln nicht ganz einfach. Der Kommandant hatte schon vorher, weil ihm die Sache mit den Feuern merkwürdig vorgekommen war, in einigen Kesseln mehr Dampf befohlen. Wir konnten daher bald in die Dunkelheit hinausfahren und uns an das Flaggschiff anhängen, dessen schwachleuchtende Hecklaterne uns den Weg wies. Als unser Schiff dann gefechtsklar gemacht und abgespritzt worden war, als die Leute sich gewaschen, Abendbrot gegessen und Hängematten bekommen hatten und als die Kriegswache aufgezogen war, fühlte man sich sehr behaglich. Mit einem kampfbereiten Schiff in Fahrt bei Tag oder Nacht ist man sicher, dem Gegner auf rechte Art begegnen zu können. Zu Anker dagegen, in beschränktem Seeraum, womöglich mit Dampfern längsseit und nur wenigen Geschützen, die freies Schußfeld haben, da kann der Vorgesetzte die Sorge nicht bannen, der Feind könnte überraschend auftreten und man wäre für die erste Zeit ziemlich wehrlos. Wenn auch nur wenig dafür sprach, daß die Engländer uns so fern der Küste von Südamerika aufsuchen würden: vor der um die Insel laufenden chilenischen Hoheitsgrenze würden sie sicher nicht haltmachen. Der Admiral mußte daher vorsichtig sein und hat

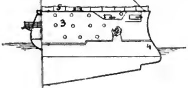
uns mit der unliebsamen Störung unserer Arbeiten einen großen Gefallen getan. Wir standen die Nacht über in See, die Dampfer nordwestlich, die Kreuzer südwestlich der Insel. Nach Tagesanbruch gingen wir auf unsere alten Plätze, und Kohlen und Schlachten und der ganze emsige Betrieb eines zu Anker liegenden Geschwaders nahm seinen Fortgang.

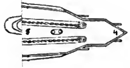
Am folgenden Tage, dem 14. Oktober, bog die „Leipzig" um die Nordecke der Insel und ankerte neben uns, und bald hörten wir von ihren Erlebnissen. Der Krieg hatte sie in friedlicher Tätigkeit in Mazatlan an der mexikanischen Küste gefunden. Nachdem deutsche Flüchtlinge, die vor den Unbilden der Revolution bei ihr Schutz gesucht hatten, einem amerikanischen Kreuzer übergeben worden waren, hatte sie sich zunächst auf die Suche nach Kohlen gemacht und war, da die Zufuhr ausblieb, am 17. August sogar in San Franzisko eingelaufen. Hier war aber ihr Kommandant, Fregattenkapitän Haun, auf eine von vornherein so unfreundliche Haltung der amerikanischen Behörden gestoßen, daß er beinahe gezwungen gewesen wäre, in einem neutralen Hafen abzurüsten und untätig das Ende des Krieges abzuwarten. Um dem Vaterlande wenigstens noch etwas zu nutzen, hatte die „Leipzig" lange, aber vergeblich, dem ihr artilleristisch überlegenen englischen Kreuzer „Rainbow" nachgestellt. Schließlich war es ihr unter größten Schwierigkeiten gelungen, sich mit Brennstoff und Lebensmitteln zu versorgen, der allmählich sich um sie zusammenziehenden Übermacht auszuweichen — außer „Rainbow" standen noch der moderne englische Kleine Kreuzer „Newcastle", der japanische Panzerkreuzer „Izumo" und wahrscheinlich auch noch andere Schiffe in diesen Gewässern —

und nach Versenkung einiger Dampfer freien Weg nach Süden und damit zu uns zu gewinnen. Drei Schiffe der Kosmoslinie, „Amasis", „Anubis" und „Karnak", die sie begleiteten, brachten erwünschten Zuwachs an Vorräten, außerdem Zeitungen und mancherlei Nachrichten über die Lage der Dinge daheim und in der Welt. Die Festungen schienen zu Hause wie Kisten aufgenagelt zu werden mit den neuen schweren Geschützen. Craonne wurde öfter genannt in Verbindung mit siegreichen Kämpfen, wechselvolles Ringen mit Russen und Serben wurde gemeldet. Stolz und ein bißchen neidisch verfolgten wir die Taten der „Emden". Tsingtau hatte die ersten Stürme der Japaner blutig abgewehrt. Auch vom Untergang des deutschen Hilfskreuzers „Kap Trafalgar" im Gefecht mit der „Carmania" auf der Höhe von Rio de Janeiro erfuhren wir in dieser Zeit. Ein Offizier auf der „Leipzig" hatte dabei seinen Bruder verloren. Mit Freuden strichen wir im Flottenkalender den „Pegasus" aus, den die „Königsberg" vor Sansibar vernichtet hatte, und die Namen der Opfer von „U 9". So hatten wir neuen Stoff zur Unterhaltung zwischen der Arbeit.

Während „Scharnhorst" jetzt kohlte, wurde die Dünung so stark, daß wir den Ankerplatz auf die Südseite der Insel verlegten, wo eine weit vorspringende, von zackigem, alten Krater ausgefüllte Landspitze einigen Schutz versprach. Allerdings war es hier nicht viel besser, und „Gneisenau" rollte so stark, daß die Außendecks Wasser schöpften. Die schweren Boote kamen aber gut ins feuchte Element; wir benutzten dazu die hier mit großer Regelmäßigkeit auf drei Wellenberge einsetzende kurze Pause, in der das Schiff ziemlich still lag. Auch faßten natürlich mehr Hände zu, um die Boote am Schwingen zu hindern,

1 Fleckerstand
2 Peilkompass
3 Wohnräume d
4 Vorsteven
5 Back
6 Kommandob
7 vord. Komman
8 Lazarett
9 Zentrale
10 Aufbaudeck
11 Decksboote
12 Bootskräne
13 Kutter
14 Mitteldeck
15 Offiziermesse
16 Schanze
17 Wohnräume d. Offz. u. Deckoffz.
18 21 cm Türme
19 21 cm Kasematten
20 Kombüsendeck
21 15 cm Kasematten
22 8,8 cm Geschütze
23 Mittelgang
24 Heizräume
25 Maschinenräume
26 Doppelboden
27 Panzerdeck
28 Panzergürtel
29 Panzerschacht
30 Fockmast
31 Großmast
32 Gaffel





solange sie im Kran hingen. Trotzdem bekamen sie bei solchen Gelegenheiten noch manchen kleinen Puff ab, was einem beinahe selbst wehe tat, namentlich bei unserem Sorgenkind, der zweiten Dampfpinaß, die schon einmal auf dem Grunde des Yangtse gelegen hatte, und deren Ersatzboot auf der Tsingtauer Werft vor unserer Abfahrt nicht mehr fertig geworden war. Das Zimmermannspersonal, das stets schnell bei der Hand war, wo es helfen konnte, sorgte dafür, daß unsere Boote alle Fährnisse und Nöte bis zuletzt glücklich überstanden haben.

Dieser Tag, der 15. Oktober, ließ sich im übrigen gut an. Schöner blauer Himmel, Sonnenschein und frische Brise machten den Aufenthalt an Deck angenehm, und der Gischt der Brandung am steilen Rande der Bucht erfreute das Auge. Kleinere Arbeiten beschäftigten die Mannschaft. Da meldete der Schiffsarzt bald nach dem Mittagessen, dem Oberstückmeistersmaaten Kraft, einem der Ruhrkranken, gehe es sehr schlecht, es sei keine Hoffnung mehr. Bald darauf war er tot. — Zweierlei war notwendig: Bestattung noch am gleichen Tage und Verhinderung, daß die anderen Kranken im Schiffslazarett, unter denen noch einige schwere Fälle den Ärzten Sorge machten, von dem Ableben ihres Leidensgenossen etwas erfuhren, weil dies ihren Zustand verschlimmern mußte. Der Besatzung wurde daher vorläufig nichts mitgeteilt, während die Vorbereitung für die Versenkung der Leiche schnell und unauffällig betrieben wurde. Gegen 5 Uhr nachmittags war alles fertig. Die Divisionen wurden zur Musterung gepfiffen in reinem Arbeitszeug und Exerzierkragen und durch ihre Offiziere von dem Vorgefallenen unterrichtet. Die Leiche war hinter einen Vorhang aus dem Lazarett getragen, in Segeltuch eingenäht und am Fußende mit Eisen

beschwert worden. Von der Kriegsflagge bedeckt, machte sie jetzt ihren Weg vorbei an der Ersten Division, deren Feldwebel der Verstorbene gewesen war, zum Steuerbord achteren Außendeck. Hier stand der Kommandant mit den Offizieren und grüßte, der Bootsmann pfiff die Seite, während die Bahre vom langsam schlingernden Schiff in das Boot gegeben wurde, das die Dünung senkte und hob. Unter Führung des Ersten Artillerieoffiziers, der einem seiner besten Geschützführer das letzte Geleit geben wollte, setzt der Schleppzug sich in Bewegung, die Dampfpinaß mit der Ruderbarkaß. In großem Bogen holt er aus und bewegt sich langsam nach See zu, während die Mannschaft die Steuerbordreling säumt von der Schanze bis vorn auf die Back, und die Flaggen aller Schiffe halbstocks wehen. Nun segnet der Pfarrer die Leiche ein, und unter drei Ehrensalven mit scharfer Munition, die von der Geschützbedienung des Verstorbenen im schlingernden Boote abgegeben werden, gleitet sie ins Wasser. Noch vor Dunkelheit waren die Boote wieder eingesetzt. Das Schiff aber war um einen tüchtigen, tapferen Unteroffizier ärmer, dessen Augen geblitzt hätten bei Coronel und Falkland, dessen Geschütz, das Steuerbord vordere 21-cm-Kasemattgeschütz, einen so vollen Anteil an beiden Schlachttagen gehabt hat.

Aber noch war es nicht genug; am nächsten Tage starb noch ein Matrose. Mich führte dieser Vormittag dienstlich auf die „Nürnberg“, ich konnte daher nur von Ferne dem gleichen Trauerzug nachsehen wie am Abend zuvor. Der Verlust eines Mannes ist schon im Frieden schmerzlich, wieviel mehr erst im Kriege, wo jeder auf seinem Posten im Schiff, den er in harter Übung auszufüllen gelernt hat, so dringend gebraucht wird! Im Kriegsdienste hatten beide

sich den Keim zu ihrer Krankheit erworben, ihr vorzeitiger Abschied mußte die Zurückgebliebenen mahnen, bereit zu sein, vor ihren Richter zu treten. So wurde der Trauergottesdienst, den der Geschwaderpfarrer am folgenden Sonntag für beide Verstorbene abhielt, zu einer ernsten Vorbereitung auf das, was uns bevorstand.

Wir mußten vorwärts, und die Arbeiten vor diesem einsamen Eiland sollten abgeschlossen werden. Dazu gehörte zunächst wieder, die während des bisherigen Aufenthaltes verbrannten Kohlenbestände aufzufüllen — wir waren ja stets unter Dampf — und darüber hinaus noch eine ordentliche Deckslast zu nehmen. Das beschäftigte uns den ganzen 17. Oktober durch. Die brave „Yorck", die uns seit Pagan begleitet hatte, sollte leergemacht und dann entlassen werden. Ich benutzte die Gelegenheit, ihr auch noch anderes Nützliche abzunehmen. Besonders brauchte ich wieder Leinen, und dann ließ ich mir hundert neue Schwimmwesten geben, denn die unseren waren in dem ewigen Bootsgetriebe ziemlich aufgebraucht worden. Auch einige Zwischendeckskojen nahm ich an Bord, um den jungen Offizieren ihren Schlafraum, die einstige Fähnrichsmesse, etwas wohnlicher zu machen. Gegen Abend ging „Yorck" in See und nahm Post mit nach Valparaiso, Grüße an die Heimat und kurze Schilderungen, wie es uns ergangen war. Viel durften wir ja nicht schreiben und mußten besonders den jeweiligen Schiffsort verschweigen, damit der Feind, sollte er die Briefe abfangen, keinen Nutzen daraus ziehen könnte.

Den letzten Tag, den 18. Oktober, benutzten wir auch zum Nachfüllen unserer Fleischvorräte. Der Schweinestall war längst verschwunden und hatte wieder schwarzen Diamanten Platz gemacht. Dafür brachte der rührige

Messevorstand, unser Navigationsoffizier, elf Hammel an Bord und ein Kalb, die noch einige Tage auf dem Mitteldeck „weideten", es war tatsächlich „beinahe wie in Wilhelmshaven". Bei dem Herrn Engländer hatte das Geschwader schließlich eine ganz hübsche Summe zu bezahlen, und es soll sehr spaßig gewesen sein, wie er sich bei der Abrechnung auf dem Flaggschiff lange nicht entschließen konnte, ob er Gold oder einen Scheck nehmen sollte. Nahm er das Gold, das mehr war, als er in seinen Taschen tragen konnte, so gewärtigte er, von seinen eingeborenen Angestellten darum erleichtert zu werden. Wählte er den Scheck, so fürchtete er, kein Geld dafür zu bekommen, denn er hatte offenbar zum Schlusse vom Kriege doch etwas erfahren. Nach langem Hin und Her, das den Zeugen eine Quelle der Erheiterung war, entschied er sich für die eigene Sicherheit zugunsten der seiner Firma und nahm das Papier, das natürlich später in Valparaiso pünktlich eingelöst worden ist.

Als mit dem Lande abgeschlossen war, als die Boote eingesetzt und die Schiffe seeklar waren, ging's auf die Weiterfahrt. Zu unserer Freude war auch „Nürnberg" wieder in Ordnung. Ein Dampfer hatte ihr gleich am ersten Tage beim Längsseitkommen einen Flügel der Backbordschraube so verbogen, daß diese nicht durchschlagen konnte. Damit die Ausbesserung ermöglicht würde, hatte das Schiff während der ganzen Zeit vor der Oster-Insel mit etwa 15 Grad Schlagseite liegen müssen. Die Großen Kreuzer hatten mit Tauchpersonal und den Barkassen bei der Arbeit geholfen. In Anbetracht des Umstandes, daß Schiff wie Boote in der hohen Dünung niemals ruhig lagen, der beschädigte Schraubenflügel jetzt doch aus dem Wasser ragte, dann wieder tief darin ver-

schwand, und daß das Schiff in dieser Lage auch noch Kohlen und Proviant übernehmen mußte, ist die schnelle Wiederherstellung der Fahrbereitschaft, ohne Hilfe einer Werft, eine ausgezeichnete Leistung gewesen.

Unser Kurs führte etwa 90 Seemeilen an Salaz-y-Gomez vorbei auf die Juan-Fernandez-Inseln, bei denen wir vor der Annäherung an die Küste noch einmal haltmachen wollten. Der Geburtstag unserer Kaiserin wurde am Donnerstag, dem 22. Oktober, wie immer festlich begangen, mit Musterung der Mannschaft, Ansprache des Kommandanten und Fröhlichkeit in den Messen. Mit Ehrfurcht gedachten wir der Landesmutter, die selbst sechs Söhne im Kampfe stehen hatte, und wir versuchten uns auszumalen, wie sie in dieser großen Zeit wirken würde, zu trösten, zu heilen und den deutschen Frauen ein Vorbild zu sein in unermüdlichem Vaterlandsdienst.

VIII. Die Schlacht bei Coronel.

Am 26. Oktober, Montag, in der Frühe kamen wir nach Mas a fuera. Über tausend Meter hoch steigt auf der Westseite der Insel eine breite Felswand steil aus dem Wasser empor, gleich eindrucksvoll und gewaltig, wie abstoßend und unwirtlich, so daß sich wohl selten ein Schiff zu längerem Aufenthalt hierher verirrt. Doch nicht unvermittelt ist der Übergang: ein schmaler Ankergrund von fünfzig bis sechzig Meter Wasser trennt die Tiefen des Ozeans von den Höhen der Insel. Hier haben wir manchen Tag in leiblicher Ruhe gelegen, das riesige Urgestein auf uns winzige Schifflein und Menschen herabschauen und Zeuge sein lassen unseres merkwürdigen Getriebes da unten. Den ungastlichen Eindruck des ersten Tages bin ich aber doch nicht losgeworden.

In feuchtkalter Morgenluft loteten wir uns an den Felsen heran und ankerten dicht unter Land. Natürlich ging's sofort ans Kohlen. „Amasis" kam diesmal, und wir arbeiteten in Dünung diesen und den folgenden Tag. In heller Mondscheinnacht nahmen wir schon am 28. Oktober von der Riesenwand Abschied. Noch lange blieb die breite Masse der Insel in Sicht; auch ihre Schwester, Mas a tierra, die Robinson-Insel, konnten wir

am nächsten Morgen auf etwa 30 Seemeilen an Steuerbord liegen sehen. Wir hielten nach der chilenischen Küste zu, um die Dampfer „Yorck" und „Göttingen", ebenso den Hilfskreuzer „Prinz Eitel-Friedrich", der sich unerwartet wieder bei uns eingefunden hatte, sicher an die neutralen Gewässer zu geleiten. In schönem Sonnenlicht sahen wir am 30. Oktober den fast 7000 Meter hohen Aroncagua hinter Küstennebeln aufsteigen, nachdem uns in der Nacht vorher schon die Lichter von Valparaiso von ferne gegrüßt hatten. Unser erstes Ziel war erreicht, und wir waren gespannt, was nun weiter geschehen würde. Von Süden kam der Feind, und er würde uns die Seeherrschaft an dieser Küste schon streitig machen. Ihm recht zu begegnen, hieß ihm entgegengehen. Der Kriegszustand war uns längst zur Gewohnheit geworden. Die Schiffe waren voll Kohlen, sauber gereinigt von allen Spuren schmutziger Arbeit; das Wetter war frisch und angenehm nach der langen Hitzezeit. Man kann sich also denken, daß der Admiral, dem nun zwei Panzerkreuzer und drei Kleine Kreuzer zur Verfügung standen, stolz die Reihe seiner Schiffe überblickte und auch einen stärkeren Gegner nicht scheute, wenn es gelang, ihn überraschend und in günstiger Stellung anzugreifen. Offiziere und Mannschaften sahen dem Kommenden, das jeder nahe fühlte, mit ruhiger Erwartung entgegen.

Wir steuerten am 31. Oktober in größerem Abstand an der Küste entlang nach Süden. In der Nacht erwachte ich durch schnelleren Gang der Maschinen. Bald wurde mir gemeldet, ein englischer Kleiner Kreuzer sei am Abend vorher im Hafen von Coronel zu Anker gegangen. Da er nicht länger als 24 Stunden dort bleiben konnte, ohne die chilenische Neutralität zu verletzen, so hatten

wir, wenn wir uns beeilten, Aussicht, ihn abzufangen. Der Verband war daher auf 14 Seemeilen gegangen, um rechtzeitig vor den beiden Ausgängen der Arauco-Bucht zu stehen, durch die, an der Insel Santa Maria vorbei, der Weg von Coronel ins freie Wasser führt. Mit schönem Wetter und auffrischender südlicher Brise kam der 1. November herauf. Es war ein Sonntag, Allerheiligen, und deutsches Reformationsfest dazu. Um 10,30 Uhr vormittags wurde Gottesdienst abgehalten, diesmal vorn unter der Back. Der Pfarrer sprach über das Wort: „Es ist ein köstlich Ding, daß das Herz fest werde, welches geschieht durch Gnade!", und das alte Kampflied „Ein' feste Burg ist unser Gott" paßte wie kein anderes zu unserer Lage. „Und wenn die Welt voll Teufel wär', und wollt' uns gar verschlingen . . .", wahrhaftig, sie war voll Teufel! Feinde ringsum, zu Hause wie hier, offene und versteckte! Also drauf auf den nächsten und ihm den Schädel eingeschlagen! So spannen die Gedanken unwillkürlich die Andacht fort und wanderten aus dem Reich des Geistes in die irdische Welt, vom Göttlichen zum unmittelbar vor uns liegenden Praktischen. Ein erster Erfolg war uns heute ja schon beschieden und schien von guter Vorbedeutung: „Titania" hatte mit Hilfe einer kleinen Bootskanone, die sie sich von uns geborgt hatte, einen stattlichen norwegischen Segler aufgebracht, mit über 2000 t Cardiffkohle für englische Rechnung! Sie bekam Befehl, ihn vorläufig in Schlepp zu nehmen und zusammen mit den anderen Begleitschiffen in der Nähe der Juan-Fernandez-Inseln auf uns zu warten.

Auf unserem Wege sahen wir einige Handelsschiffe, und die Kleinen Kreuzer, die in der Kiellinie hinter den Panzerkreuzern standen, wurden vom Geschwaderchef

nacheinander weggeschickt, um sie zu untersuchen. „Nürnberg" schor aus, um einen fernen Segler anzuhalten; „Dresden" setzte sich seitlich aus unserer Linie, um den Dampfern, die näher der Küste fuhren, ihre Aufmerksamkeit zu widmen. Eine wunderschöne Viermastbark, die mit vollen Segeln vor dem immer mehr auffrischenden südlichen Winde ganz dicht bei uns vorbeipreschte, wurde von der „Leipzig" zum Beidrehen gebracht, ein Manöver, das wir voll genossen, obgleich auf dem Segler statt der erhofften Flagge eines feindlichen Staates die neutrale chilenische in die Höhe ging.

Die Kaffeepause am Sonntag liebt der Mann an Bord ganz besonders, weil sie ihm als Fortsetzung des reichlicheren Mittagsmahles einen ordentlichen Kummen voll Kakao einbringt, zu dem er sich gern sein Brot recht dick voll Marmelade streicht. Die Leute wußten natürlich, was wir vorhatten, saßen um ihre dampfenden Kessel und strahlten vor Freude, daß es diesmal mit dem Feinde etwas zu werden schien, wenn wir zunächst auch nur einen Kleinen Kreuzer suchten. Um 4 Uhr war die Vesperzeit vorbei. „Pfeifen und Lunten aus!", der gewohnte Befehl, mit Rauchen aufzuhören und sich statt dessen dienstfertig zu machen, hallte durch das Schiff, und gleich darauf der andere: „Die unteren Decke räumen und fegen!", der dem bekannten Reinlichkeitsdrange des Kriegsschiffes Rechnung trägt und die Spuren der Freizeit in den Wohnräumen der Mannschaft beseitigt. Wie stets im Kriege, wenn wir in See waren, sollte auch heute das „Antreten auf den Gefechtsstationen!" folgen, damit bei Tageslicht noch einmal die Bereitschaft des Schiffes für die kommende Nacht geprüft werden konnte. Da werden die Geschütze nachgesehen, ob alle Schrauben

und Splinte auch wirklich festsitzen; der Verschluß bekommt zum Überfluß noch einmal frisches Öl, damit er ja nicht klemmt. Man überzeugt sich, daß die Bereitschaftsmunition gut seefest liegt, bringt Nachtvisiere an und läßt Befehls- und Meldeapparate spielen. Der Leitende Ingenieur macht die Runde durch seinen großen Betrieb; der Torpedooffizier geht prüfend durch die Räume und läßt sich melden, daß seine Silberfische genügend Luft haben und für die kürzere Nachtschußentfernung umgestellt sind. Die Ärzte sind bedacht, daß die panzergeschützten Verbandplätze und die zu ihnen führenden Transportwege nach Vorschrift hergerichtet sind, und der Erste Offizier prüft die für die Bekämpfung von Wassereinbruch und Feuer getroffenen Vorbereitungen sowie die allgemeine Ordnung der Dinge im ganzen Schiff. So ist jeder an Bord bestrebt, der Offizier und unter ihm der Geschütz- und Gruppenführer, seinen größeren oder kleineren Gefechtsabschnitt zum allerbesten Empfange des Feindes stets bereitzuhalten.

Nun, aus diesem einfachen „Antreten auf den Gefechtsstationen!" wurde nichts. Statt dessen rollte die Trommel das „Klarschiff zum Gefecht!", genau zu der für den Dienst festgesetzten Zeit. Ich hielt es deshalb zunächst für ein Mißverständnis, als ich aus der Kammer trat und eilte auf die Kommandobrücke. Dort stand aber alles, was ein Fernglas sein eigen nannte, und sah nach Steuerbord voraus, über die uns entgegenstürmende See fernhin zum klaren Horizont. Es war nicht leicht, auf dem stampfenden Schiff den Feind ins Gesichtsfeld zu bekommen. Leuchtenden Auges wies ihn mir der Adjutant: nur vier dünne Masten unter leichten Rauchwolken ließen erkennen, wo britische Seeleute sich wie wir zum Kampfe rüsteten; die Schiffe selbst waren

noch unter der Kimm. „Werden die aber verhauen!", setzte der junge Offizier hinzu, als jetzt noch zwei weitere Masten erkennbar wurden, und das war so die Stimmung im Schiff, als endlich, nach so langer Zeit des Wartens, auch uns sich ein beachtenswerter Gegner zeigte. „'s geht los, die Engländer sind da!", wie eine Befreiung kam es uns und jauchzte durch das Schiff. Alles Schwergewicht in uns und um uns schien aufgehoben: federleicht, als ob es ihre Gewohnheit war, flogen die Menschen treppauf, treppab, durch die Decks, wohin ihre besondere Pflicht sie gerade rief. Spielend kommen schon Granaten, Kartuschen an die Geschütze, werden die Kutter eingeschwungen und in ihre Klampen gesetzt. Als ob es gälte, eine Festungsmauer einzurennen, schieben gewaltige Arme die Ansetzer hinter den schweren Geschossen in die Rohre; wie zum Fegefeuer des jüngsten Gerichts schlagen die Flammen durch die Kessel, schaufeln die Heizer, die vom Feinde nichts sehen können da unten, die nur wissen „es geht los, endlich!" Dick quillt der Rauch aus den Schloten. Laut surren die Windmaschinen ihre Musik dazu. Der Sturm heult durch die Takelage. Das Schiff bäumt sich und schneidet durch die hohen Seen und jagt hinter dem Flaggschiff her. Dieses war, als der Feind in Sicht kam, gar nicht zu halten gewesen, hatte wohl zufällig etwas mehr Dampf zur Verfügung gehabt und gewann schnell größeren Vorsprung. „Gneisenau" dagegen war um vier Uhr nachmittags zur Einnahme ihres Postens vor der Arauco-Bucht abgeschickt worden. Das Signal „Dem Führer folgen!" hatte uns schnell in das Kielwasser der „Scharnhorst" zurückgerufen, aber es dauerte nun einige Zeit, bis wir, gefolgt von der „Leipzig", sie eingeholt hatten. Der Admiral hatte auch die anderen Kleinen Kreuzer herangerufen; unser Funk-

spruch arbeitete einwandfrei, obgleich der Kampf in der Luft sofort eingesetzt hatte, und beide Gegner sich mit aller Gewalt zu stören trachteten. „Canopus help!“, „Canopus“ zur Hilfe!, schrie das feindliche Flaggschiff in den Abend hinaus, aber jedesmal schmetterte die „Scharnhorst“ mit stärkster Kraft dazwischen, daß die Landstationen im weiten Umkreis einen Schreck bekamen und schnell ihre Apparate ausschalteten.

Da der Feind, als wir ihn jagten, nach Westen auswich, folgte ihm unser Geschwaderchef auf etwa West-Süd-West-Kurs, um ihn nicht aus den Augen zu verlieren. Langsam kamen wir auf. Die Schornsteine wurden sichtbar und dann die Schiffsrumpfe, und die Vermutung bestätigte sich, daß wir den Panzerkreuzer „Monmouth“, den Kleinen Kreuzer „Glasgow“ und den Hilfskreuzer „Otranto“ vor uns hatten. Warum sie in dieser Richtung wegliefen, sollten wir auch bald sehen, denn um 5 Uhr 20 Minuten fand sich noch ein viertes Schiff dazu und setzte sich an die Spitze der Linie, der Panzerkreuzer „Good Hope“, mit der Flagge des Admirals Cradock, eines guten Bekannten des Grafen Spee. Der feindliche Führer schwenkte mit seinen Schiffen gleich auf südlicheren Kurs. Toppflaggen gingen drüben hoch, wie sie bei uns schon lange wehten: der Gegner nahm die ihm angebotene Schlacht zu unserer großen Freude an. Der Zweck der wilden Jagd, ihn zu stellen, von den neutralen Gewässern abzudrängen und dabei nicht die Luv- oder Windseite gewinnen zu lassen, die in diesem Wetter die günstigere gewesen wäre, war erreicht. „Scharnhorst“ folgte daher der Bewegung der „Good Hope“ und hielt allmählich nach Süden ab. Auch verminderte sie etwas die Fahrt, bis die eigenen Schiffe aufgekommen waren. Bald nach 6 Uhr

hatte der Verband gesammelt, nur „Nürnberg“ stand weit zurück, war noch gar nicht in Sicht. Beide Linien steuerten auf wenig zusammenlaufenden Kursen. Die Schiffe folgten sich in der Reihe: drüben „Good Hope“, „Monmouth“, „Glasgow“, „Otranto“; bei uns „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“, „Dresden“. Tief gruben sie sich in die immer noch zunehmende schwere See, und wenn sie sich hoben, ging der Gischt in hellen Fluten über das Vorschiff, daß die Leute in unserem vorderen Turm bis hinunter zu den Munitionsmannern keinen trockenen Faden mehr am Leibe hatten. Der Gegner war jetzt auf gleicher Höhe und suchte durch vermehrte Geschwindigkeit seine taktische Stellung zu bessern. Wir hatten ihn aber schon fest im Griff, und wenn auch der Tag sich neigte und Eile geboten war, wollten wir heute noch schlagen — unser Admiral ließ sich Zeit, die Bedingungen für uns so günstig wie möglich zu machen. „Stört Sie mein Rauch?“, fragte er durch Winkspruch unseren Kommandanten, und änderte Kurs und Stellung der Schiffe so lange, bis beides ihm gut schien. Als die Sonne genügend tief gesunken war, um die Geschützführer nicht mehr zu blenden, als die feindlichen Schiffe scharf umrissen vor dem hellen Abendhimmel standen, während unseren Hintergrund die hohe, dunkle, in Wolken gehüllte chilenische Küste bildete, wendete das Kreuzergeschwader um 6 Uhr 20 Minuten nachmittags auf Signal von „Scharnhorst“ um einen Strich, das ist ein Winkel von etwa 11 Grad, auf den Gegner zu. Das war der Angriff, und der Befehl: „Ferngefecht an Steuerbord!“ lief durchs Schiff.

Die Entfernung, die zu dieser Zeit noch 124 Hektometer betrug, nahm nun schneller ab als vorher. Immer deutlicher wurde das Bild des Feindes. Vier graue Schiffe

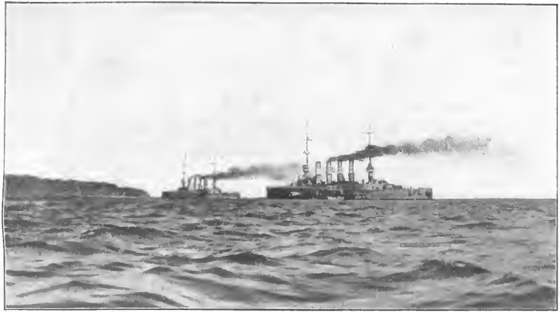
in stolzer Kiellinie mit tadellos gleichmäßigen Abständen, alle Masten von oben bis unten mit Flaggensignalen bedeckt, weil wir immer erfolgreicher seinen Funkenverkehr störten — so zog er daher, so stellte sich seit Nelson, dem Sieger von Aboukir, Kopenhagen und Trafalgar, zum ersten Male wieder ein englischer Admiral zu offener Schlacht. Wie stolzerfüllt mag er gewesen sein, die ruhmreiche Geschichte seiner Flotte nun fortsetzen zu dürfen, den ersten Schlag auszuteilen gegen den, der es gewagt hatte, Englands geheiligte Seeherrschaft anzutasten! Daß sie im Seeraub ihren Ursprung hatte, daß sie auch jetzt wieder auf dem besten Wege war, Gewalt vor Recht zu setzen im Hungerkrieg gegen ein ganzes Volk, was focht es ihn an! Hier war ein Feind, und wenn er auch stark schien, was würde England sagen, wenn er entkäme? Wenn er wieder verschwände in den Weiten des Weltmeeres, die Schiffahrt beunruhigte, die Versicherungsprämien hochhielt und schließlich gar Englands Zufuhr bedrohte? Die englischen Schiffe waren allerdings artilleristisch etwas unterlegen, denn zwei 23,4-cm-Geschützen auf „Good Hope" standen in der Breitseite zwölf deutsche 21-cm-Geschütze gegenüber, dafür aber siebzehn englischen 15-Zentimetern nur sechs deutsche je beider Panzerkreuzer. Auch der englische Panzerschutz war etwas schwächer. Immerhin konnte Admiral Cradock wohl mit Recht erwarten, seine Blaujacken würden uns mindestens so zusammenschießen, daß wir die offene See nicht länger würden halten können. Wenn er uns dann auch nicht vernichtet hätte, so wäre doch seine Aufgabe, uns unschädlich zu machen, erfüllt gewesen. So war es seine Pflicht und unser Glück, daß er heran kam, denn auch wir hätten ihn suchen müssen, wenn er heute auswich, um uns unter

günstigeren Bedingungen zu begegnen, und es wäre sehr die Frage gewesen, ob wir es wieder so gut getroffen hätten. Auch für uns war es daher ein geschichtlicher Augenblick, und wir fühlten die Augen des Vaterlandes und unseres Kaiserlichen Kriegsherrn auf uns ruhen.

In schöner Ein-Strich-Staffel liefen unsere Schiffe auf den Gegner zu. Ich hatte noch Zeit, mir das von der Kommandobrücke aus anzusehen; dann eilte ich in die Zentrale, auf meinen Posten im Gefecht. Auf dem Wege warf ich noch einen Blick in die Kasematten, wo die anfängliche freudig erregte Geschäftigkeit längst erwartungsvoller Ruhe Platz gemacht hatte. Die Geschütze waren geladen und gesichert, die Bodenstücke tief in die Lafetten gesenkt, denn die Entfernung war noch immer groß. Laufend kam sie durch den Fernsprecher herunter. Die Befehlsübermittler riefen sie, beide Hörer am Ohr, laut durch den Raum, wie beim Exerzieren: „Einshundert— fumfzehn — hundert, einshundert — viierzehn — hundert, einshundert — zwozehn — hundert . . . .", immer näher dem Feinde, dem großen Augenblick „Feuer!" entgegen. Die Geschützführer klebten mit den Augen an den Gummimuscheln der langen Fernrohrvisiere, durch die sie ihren Gegner wohl zehnmal vergrößert sahen. „Feuerverteilung von links!" hatte der Admiral befohlen, also war „Monmouth" unser Ziel, das zweite Schiff der feindlichen Linie. Mit der hatten wir vor nicht langer Zeit, im Februar 1913, in Hongkong sehr freundschaftlich verkehrt, beim Essen sogar wechselseitig die Gesundheit unserer Herrscher ausgebracht. Schöne Zeiten! Jetzt wollten wir wieder Hurra rufen, aber erst wenn sie herunter wäre: mal sehen, wer besser schießen kann! Viel Gutes für sie stand jedenfalls nicht zu lesen in den Mienen unserer

Leute, die ganz versammelter Siegeswille waren, gespannte Aufmerksamkeit, all die Richt- und Ladenummern, die Munitionsmanner und als was sonst ein jeder auf seinem Posten stand. Selbst die gelben Granaten, die in Reihen hinter den Geschützen lagen oder in Racken an der Kasemattwand gierig ihre schwarzen Spitzen zeigten, schienen sich ihres Zwecks bewußt, denn Kreideaufschriften wie „Treffer!", „Neuntöter!", „Engländerfresser!", „Gruß und Kuß!" und andere mehr oder weniger grimmige und liebevolle Botschaften an unsere Vettern leuchteten mir aus dem Halbdunkel entgegen. England der Feind! Der Feind, dem unsere anderen Widersacher — sechs zählten wir wohl damals — nur Trabanten waren, Soldaten, Knechte, Kanonenfutter; jetzt sollte es uns Rede stehen für Raub und Mord, für Tücke und Lüge. Und wenn wir auch nur ein kleines Häuflein waren hier auf dem weiten Wasser, so fern den Brüdern daheim, ganz auf uns selbst gestellt: wie blitzten aller Augen so hell, wo ich auch vorbeikam, wie schlugen die Herzen so ungeduldig und freudig dem Sieg oder Tod entgegen!

Als ich aus den Kasematten durch den Steuerbord-Seitengang in die Zentrale gelangt war, wurde der Panzerdeckel wieder fest verriegelt. In einem stählernen Kasten von wenigen Raummetern Inhalt hatte das Schiff hier gleichsam seinen zweiten Kopf. Zum Kommandostand über uns, aus dem der Kommandant seine Weisungen erteilte, führte ein enger Panzerschacht, durch den man auf Steigeisen hinaufgelangen konnte, wenn es galt, ausgefallene Offiziere oder Posten zu ersetzen. Ein weites Schallrohr ließ uns alles, was oben gesprochen wurde, deutlich hören. Zahlreiche Sprachrohre und elektrische Kabel führten durch den Schacht ins Schiff und verbanden die einzelnen Ge-



„Scharnhorst“ und „Gneisenau“
auf der Reede von Valparaiso, 3. und 4. November 1914. (S. 162.)



An Bord S. M. S. „Gneisenau“ auf der Reede von Valparaiso,
3. November 1914. (S. 164.)



S. M. S. „Scharnhorst“ auf der Reede von Valparaiso,
4. November 1914. (S. 169.)

fechtsstellen mit ihren besonderen Leitern auf der Kommandobrücke. Was der Wachhabende Offizier den drei Maschinen befahl und welche Leistung sie entwickelten, konnten wir an den Maschinentelegraphen und Umdrehungsanzeigern ablesen, die zur Reserve in der Zentrale aufgestellt waren. Den jeweiligen Kurs des Schiffes sagte uns ein großer Kompaß, auch konnten wir an einem Zeiger verfolgen, wie das Ruder gelegt wurde. Ein kleines Handrad, das in die zum Kommandostand führende Ruderleitung eingeschaltet war, drehte sich lose neben uns. Mit seiner Hilfe wie mit den Telegraphen konnten wir das Schiff stets in der Hand behalten, hätte ein Treffer die oberen Kommandoapparate zerstört. In der Zentrale war auch ein Schaltbrett für die Leitungen, die zu den Torpedoräumen führten, dem Bugraum vorn im Schiff, dem Breitseitraum gerade unter uns und dem Heckraum weit hinten. Hier hielt der Zweite Torpedooffizier die Wacht, sorgte für gute Verbindung und unterstützte nach Kräften seinen Vorgesetzten oben im Turm, der zunächst noch durch anderen Dienst in Anspruch genommen war. Sollte es heute zum Torpedokampf kommen? Solange schon waren die roten Gefechtsköpfe aufgesetzt, täglich die todbringenden Geschosse der allerpeinlichsten, liebevollsten Prüfung und Nachprüfung und immer wieder erneuter Sorgfalt unterzogen worden. Zum erstenmal seit dem Morgen vor Apia waren die Sicherheitsbolzen aus den Pistolen herausgenommen, die Torpedos dem Kommandanten „scharf" gemeldet worden. Daß sie treffen würden, war selbstverständlich; aber würde man dem Feind so nahe kommen, daß man als Gnadenstoß sie ihm in den Leib jagen könnte? Ach, wer je mit dieser Waffe etwas zu tun gehabt, die Reitergeist sprüht, die vor dem Kriege so

Gutes versprach und im Kriege so Großes geleistet hat, der weiß, was es heißt, die Torpedos, s e i n e Torpedos „scharf" zu machen! Wird es auch unseren Leuten mit der roten Biese um die Mütze und ihren Offizieren nachempfinden, wie sie klopfenden Herzens den Abstand vom Feinde verfolgten da unten an ihren Rohren, wie sie gespannt das Aufleuchten des Signalgebers herbeisehnten, der ihnen befehlen würde: „Schleuse auf!" „Führungsstange aus!", und dann das „Fertig!" und „Los!" Mit Gebraus und Gezisch, von grimmigen Wünschen begleitet auch hier, würde der Todbringer seine kurze Reise antreten, mit verhaltenem Atem man selbst die Sekunden zählen, bis er sein Ziel erreicht hätte und die Explosion erfolgen müßte!

Nun, das erste Wort hatte heute die Schwesterwaffe, die Artillerie. Ihre Leiter, der Erste — und der Zweite Artillerieoffizier standen oben im Turm, verbunden durch Schallrohre mit den Entfernungsmessern im Vormars und durch Fernsprecher mit den Beobachtern im Fleckerstand hoch oben in luftiger Höhe; verbunden mit den Geschützen durch den Chor der Befehlsübermittler, die, täglich in deutlicher Sprechweise geübt, ruhig und gleichzeitig, als säßen sie auf der Schulbank, die ihnen gegebenen Weisungen und Befehle in die Apparate hinein wiederholten. Mit lebhaftem Interesse begleiteten wir die langsame Abnahme der Entfernungen, die in Verbindung mit Kurs und Fahrt des eigenen Schiffes vom Steuermann benutzt wurden, um auf der Karte neben uns ein ungefähres Bild des sich entspinnenden Kampfes zu zeichnen. Erwartungsvoll verstrichen die Minuten. Ein Pfiff am Sprachrohr, die Weitergabe der Parole „Gneisenau" — zum Zeichen, daß mit Heiz- und Maschinenräumen, den Führern der Leck-

wehrgruppen im Vor- und Achterschiff und durch die Melderketten in den Seitengängen sichere Verbindung bestand, und daß „Alles wohl!" war, — ließ die schweigsamen Männer kurz aufhorchen. War auch jeder ganz auf seinem Posten, so drängte sich unwillkürlich die nahe Zukunft in den Sinn; oder die Gedanken gingen einen Augenblick heimwärts: was die Kameraden sagen würden, all die vielen, die man kannte, die uns wohl schon verloren gegeben, und denen wir jetzt zeigen könnten, daß wir noch lebten, und wenn auch weit weg, doch in einer Front mit ihnen kämpften gegen England, den Heuchler, den Weltbedrücker, den schamlosen Völkererdrossler. Daß wir trotz monatelanger Seefahrt in tropischer Hitze noch nichts eingebüßt hatten von unserer Kampfkraft, unserem Willen zum Draufgehen. — Da rollt ferner Donner über das Wasser und bringt in unsere unterirdische Welt, um 6 Uhr 34 Minuten, und der Steuermannsmaat am Schallrohr meldet kurz: „Scharnhorst" hat Feuer eröffnet!" Und fast im selben Augenblick kracht auch bei uns die erste Salve, daß das Schiff zittert: die Geschütze sind ja längst am Ziel gewesen, und es hat nur eines Wortes des Ersten Artillerieoffiziers bedurft, um sie zu lösen. Nun kommt ein Leben ins Schiff: Salve folgt auf Salve. Zunächst feuern nur die 21-Zentimeter in gemessenen Abständen, damit nach ihren Aufschlägen die Richtung der Geschütze verbessert werden kann. Dann fallen die 15-cm-Kasematten ein, und alle Geschütze dröhnen ihre eherne Schlachtmusik in den Abend hinaus. Lauter runde, volle Breitseiten, daß uns vor Freude das Herz schneller schlägt! Kaum daß einer nachkleckert von den „Nummern Eins", die trotz Wogengebraus und stampfenden Schiffes ihr Ziel so fest halten, daß sie feuern können,

wenn das Glockenzeichen ertönt. Es ist nun **keine** Zeit mehr zu verlieren: die Sonne will untergehen, und der Gegner bleibt die Antwort nicht schuldig. Mit hellem Pfeifen und Sausen melden sich seine über das Schiff hinweggehenden Geschosse, wir hören es deutlich, und es wird uns bewußt, daß wir Feuertaufe halten. Kurz nur, denn der Gang des Gefechts nimmt unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch. Konnten wir die feste Führung unserer Batterien an der Befehlserteilung im Kommandostand und den geschlossenen Salven deutlich begleiten, so waren wir auch durch die Meldungen des Offiziers im Fleckerstand, die durch den hohlen Mast zu uns herunter drangen, über die Lage der Schüsse am Ziel auf dem laufenden. „Weit!" war die erste Salve gewesen, „Kurz!" die zweite, aber schon nach der dritten kam ein fröhliches „Treffer!" herunter, ich höre es heute noch. Nach der dritten Salve eingeschossen bei schwerem Seegang auf etwa 100 Hektometer! Alle Achtung vor dem Ersten Artillerieoffizier und seinen Helfern! Welches Zeugnis jetzt schon für die Güte unseres Materials und unserer Ausbildung, diese schnelle erste Treffermeldung! Nu aber raus, was raus kann! In kürzeren Abständen erklingen die Feuerglocken über uns in den Kasematten, folgen sich schlagartig Salve auf Salve. Eine am Ziel, eine in der Luft, eine in der Mündung, dem Feind an die Gurgel, daß ihm der Atem vergeht! „Treffer!", kommt es wieder herunter und folgt sich immer öfter. Wenn man doch rauf könnte und selbst sehen, wie sie der „Monmouth" die Seite zerfleischen, unsere prächtigen gelben Granaten! Aber eisern hält uns die Pflicht unten fest, ob es gut steht um unsere Sache oder schlecht, und dann erst recht. Die oben werden's schon machen, das wissen wir. Nur im Geiste

dürfen wir ihnen zusehen und müssen sorgen, wir und die anderen Kämpfer unten im Schiff, daß kein feindlicher Treffer die „Gneisenau" erlahmen läßt in ihrem Siegeslauf. Fühlten wir schon, daß es ein solcher war, so werden wir jetzt dessen gewiß, denn plötzlich ruft's über uns „Hurra!" Erst einer, der Kommandant, dann der ganze Kommandostand. Wir rufen „Hurra" mit. Ich frage selbst durch Schallrohr: „Was ist denn los?" Antwort: „Das Flaggschiff brennt!" Durch alle Sprachrohre geht's aus der Zentrale ins Schiff: „Das Flaggschiff brennt!" Aber indem wir es weiter geben, haben wir schon einen Fehler gemacht, denn prompt kommt's zurück von hier und da: „Welches Flaggschiff?" Dumme Frage! „Na natürlich das feindliche!", als ob wir bei dem unserigen „Hurra" geschrien hätten! Aber das haben sie ja nicht gehört, so atmen sie erleichtert auf, da wir zur Sicherheit noch hinzusetzen: „Good Hope", und mit Windeseile geht es in alle Winkel des Schiffes: „„Good Hope" brennt!" Daß ausgerechnet „Good Hope" das erste englische Schiff war, das unserem Feuer zum Opfer fiel, war, wenn auch ein eigenartiger Zufall, uns doch eine gute Vorbedeutung.

„Monmouth", die ein wesentlich kleineres Ziel bot, folgte schnell, denn eine neue Meldung besagte, daß die Decke ihres vorderen Geschützturmes davongeflogen sei und daß ein starker Feuerschein aus diesem leuchte. So standen wir wieder gleich, „Scharnhorst" und „Gneisenau", die so manches Jahr schon um die Palme des friedlichen Sieges, den Kaiserpreis für das am besten schießende Schiff des Ostasiatischen Kreuzergeschwaders, gestritten hatten. Heute war es ja aber gleichgültig, wer Besseres leistete, wenn nur jeder den ihm zugewiesenen Gegner möglichst schnell

abtat, um sich nach einem neuen umzusehen. Die Überlegenheit der deutschen Artillerie war jedenfalls bekundet und die Schlacht für uns da unten somit entschieden, wenn auch noch nicht zu Ende. Wir spürten jetzt einen Stoß im Vorschiff, der anders war als das regelmäßige Bumsen der einlaufenden Geschütze des vorderen Turms, und sehr schnell hatte ich die Meldung: „Treffer Spant 89 über Panzerdeck!“ Wir riefen den Heizer an, der dort am Sprachrohr stand, bekamen aber keine Antwort. Dafür meldete der Führer der vorderen Leckwehrgruppe, daß durch den Notausgang in Abteilung XI etwas Wasser herunterrieselе. Das war nicht weiter gefährlich. Die „Gefechtsronde“ brachte den Mann, der bewußtlos war und augenscheinlich nur einige Brandwunden hatte, in einer Trage auf den vorderen Gefechtsverbandplatz und stellte den Umfang des Schadens fest. Eine englische 15-cm-Granate war durch die Steuerbord-Bordwand dicht über dem Panzergürtel, also in Höhe des Korkdammes, in die Kleiderkammer gedrungen und dort krepiert. Die Bodenschraube mit dem Zünder war liegengeblieben (sie diente mir später als Aschbecher). Der vordere größere Teil des sehr langen Geschosses hatte die starken Winkel am Unterbau des 21-cm-Turmes durchschlagen und dann durch das Meisterhellegatt und die Backbord-Bordwand oberhalb des Korkdammes das Weite gesucht. So hatten wir zwei Löcher über der Wasserlinie, die zwar unsere Gefechtsfähigkeit in keiner Weise herabsetzten, immerhin aber doch bewirkten, daß in der schweren See die Räume der Abteilung XI oberhalb des Panzerdecks sich mit Wasser füllten. Es rauschte und brandete ganz niedlich darin, während die Zimmerleute dem Leck zuleibe gingen, dem ersten wirklichen wahrscheinlich, das sie er-

lebten; einmal mußte der Ernst ja anfangen. Mit Holzpfropfen und wollenen Decken wurden die Löcher geschlossen. Dann schnell ein Brett davor und eine Stütze oder zwei, das ganze ordentlich festgekeilt, und schließlich das Wasser entfernt; so fand ich die Leute noch in voller Arbeit, als ich bald nach vorn ging.

Damit alles gut durchgeübt werden konnte, kam nun auch die Meldung „Feuer in der Achterbatterie!", endlich mal ein richtiges Feuer statt all der bisherigen angenommenen. Rauchhauben und Schläuche waren schnell in Tätigkeit. Daß sie den Brandherd erst in meiner alten Kammer suchten, die nun eine Leutnantsburg war, soll ihnen verziehen sein, denn sie war dick voll Rauch wie das ganze Wohndeck der Offiziere. Die wahre Stelle fand man dann schnell in nächster Nähe, im Unterbau des achteren 21-cm-Turmes. Einige meiner neuen Schwimmwesten von der „York" — aus der ersten Kajüte, versteht sich, früher zur Rettung reisender Engländer bestimmt — schwelten und qualmten und sonst noch einiges, was da teils erlaubter-, teils unerlaubterweise hingepackt worden war; irgendwo mußte man mit den Sachen doch bleiben. Die Ursache, die ich aber erst später erfuhr, weil sie an sich ohne Bedeutung, war ein Treffer am achteren Turm. Die Granate hatte zwischen beiden Geschützen voll auf den Panzer aufgesetzt. Statt aber von da in den Turm zu schlagen und größeren Schaden anzurichten, zertrümmerte der liebenswürdige Gast uns nur das Schutzblech, das den schmalen Raum zwischen dem sich drehenden Turm und der im Oberdeck fest eingebauten Barbette vor Verschmutzung schützt, und sandte auf dem nun freien Weg einige Sprengstücke in den Unterbau zu meinen Schwimmwesten. Allerdings klemmte der Turm. Das

merken, mit Äxten, die überall im Schiff bereitliegen im Gefecht, rausspringen auf die Schanze und die verbogenen Teile des Schutzbleches abhauen, war für den jungen Turmkommandeur und seinen Stückmeister das Werk kaum einer Minute: die Störung war beseitigt, ehe sie recht gemeldet werden konnte.

Graf Spee hatte schon nach den ersten Treffern auf „Good Hope" um 6 Uhr 39 Minuten zur Kiellinie zurückwenden, um 6 Uhr 53 Minuten, als die Entfernung auf 60 Hektometer heruntergegangen war, sogar einen Strich nach Backbord wenden lassen. Da der Gegner trotzdem noch näher kam, vielleicht weil er am Erfolg seiner Artillerie verzweifelte und die Torpedowaffe zum Tragen bringen wollte, begann „Scharnhorst" um 7 Uhr 15 Minuten, als 49 Hektometer gemessen worden waren, allmählich nach Osten abzuschwenken. Die zunehmende Dunkelheit erschwerte das Abkommen, unsere Salven waren daher langsamer geworden. Das Feuer des Feindes hörten wir nur noch selten, dann gar nicht mehr, woraus wir schlossen, daß „Monmouth" niedergekämpft sei. Tatsächlich war sie allmählich aus Sicht gekommen, wahrscheinlich stark beschädigt aus der Linie gefallen. „Arme Kerls!", dachte man doch einen Augenblick, „wie mag es bei euch an Bord aussehen. Bei der schweren See in tiefdunkler Nacht, auf einem zerschossenen, hilflosen Schiff herumtreiben, ohne die Möglichkeit einer Rettung durch Freund oder Feind! Aber das habt ihr davon! Bedankt euch bei euren großsprecherischen Staatsmännern und Kriegshetzern, vor allem bei dem edlen Herrn Churchill, von wegen des ‚Ratten ausräuchern!' Hier sind die Ratten und beißen erst mal tüchtig, wenn sie auch später selbst dran glauben müssen."

Denn daß es uns im Wechselspiel des Krieges nicht immer so gut gehen würde wie heute, war mir schon jetzt vollkommen klar. Aber weg mit dummen Gedanken! Wir leben noch und sind stark und wollen jetzt der „Scharnhorst“ helfen, den großen Bruder tot zu machen. Als „Gneisenau“ ihres Ziels beraubt war, hatte der Kommandant befohlen, mit auf „Good Hope“ zu feuern. Die brannte schon von vorn bis hinten, auf sturmgepeitschtem Meer ein einziger Feuerschein! Der diente den Geschützführern als Ziel, und eine Breitseite nach der anderen, wie zur Zeit der Segelschiffe, fegte wieder aus den Rohren über die im Mündungsfeuer hell aufleuchtenden Schaumkronen hinweg, um nur ein Ende zu machen. Das kam denn auch bald: Masthoch und höher, wie Augenzeugen berichteten, schoß um 7 Uhr 23 Minuten aus der Mitte des weißglühenden Schiffes eine Feuersäule zum wolkenschweren Himmel empor, flogen Trümmer wie Meteore in die Luft, stiegen rote und grüne Signalsterne und verloschen wieder. Eine starke Explosion, wahrscheinlich von angehäufter Munition, hatte das Feuer der „Good Hope“ zum Schweigen gebracht. Darauf wurde auch das Unsrige um 7 Uhr 26 Minuten eingestellt. „Halt!“ — „Batterie — ha—alt!“, das immer gern gehörte Zeichen zur Beendigung einer Schießübung, wurde heute nach so glänzend gelungener Arbeit mit jubelnder Freude aufgenommen. „Gefechtspause!“; „Verwundetentransport!“ Gespannt warteten die Ärzte auf den hellerleuchteten Verbandplätzen, die große weiße Schürze vorgebunden, was ihnen da angeschleppt werden würde an armen Teufeln, die's gepackt hätte. Auch dieser Leidenszug war ja viel geübt worden, und ich muß noch heute wehmütig lächeln, wenn ich daran denke, mit wie schmerzerfüllten Gesichtern und voll-

kommener Darstellungskunst die Leute sich dabei der Rolle anzupassen wußten, die das Papptäfelchen an ihrer Brust ihnen vorschrieb. Nun, die Ärzte warteten, ließen fragen, ob die Verwundeten nicht bald kämen, wurden ungeduldig, aber es half nichts: e s k a m k e i n e r ! Außer dem verbrannten Heizer, der längst in guter Pflege war, hatte sich während des ganzen Kampfes überhaupt nur e i n Mann auf einem Verbandplatz sehen lassen, mit der dringenden Bitte, sich mit dem Verbinden etwas zu beeilen, er müsse gleich wieder hinauf. Das war der Obersteuermannsmaat gewesen, der oben am Peilkompaß seinen Posten hatte, ungeschützt durch irgendwelchen Panzer. Ein Granatsplitter, wahrscheinlich von leichtem Treffer am Vormars, hatte ihm den rechten Handrücken aufgeritzt und eine Ader geöffnet, so daß er stark blutete. Es war eigentlich kaum der Rede wert, und ich gab ihn später nur mit an, weil mir e i n Verwundeter für eine Seeschlacht ein bißchen wenig schien.

Weiter wurde befohlen: „Scheinwerfer klar!"; „Die ersten Nummern Scheinwerferbedienungen der Steuerbordkriegswache Musterung!"; „Geschütze klarmachen für die Nacht!" Nach kurzem Rundgang durchs Schiff kam ich auf die Brücke, um dem Kommandanten über die erlittenen Beschädigungen Meldung zu machen. Welch anderes Bild als vorher! Von Cradocks Geschwader nichts mehr zu sehen als ein ferner Feuerschein am nächtlichen Horizont, langsam verblassend, dann verschwindend! War's „Good Hope"? Oder „Monmouth"? Niemand wußte es, denn niemand hatte eins der Schiffe sinken sehen. Wir lagen jetzt quer zur See, drehten mit langsamer Fahrt hinter „Scharnhorst" her nach Norden und schlingerten erheblich. Das Werk der Großen war getan, jetzt kamen die Kleinen dran. „Kleine Kreuzer Feind suchen,

Torpedoangriff!", so lautete etwa der Funkspruchbefehl, den unser Geschwaderchef um 7 Uhr 30 Minuten gab. Um ihnen nicht in den Weg zu kommen, hielten wir uns zurück. Da leuchtete voraus, kurz vor 9 Uhr, ein Scheinwerfer auf, einen Augenblick nur, dann sahen wir das Mündungsfeuer von vier, fünf Geschützen, mehrmals hintereinander über der mit uns laufenden, weißkämmenden See, dann war es wieder Nacht; nur der volle Mond stand hinter sturmzerfetzten Wolken. Was war geschehen? „Funkspruch von ‚Nürnberg': ‚Monmouth' durch Artilleriefeuer zum Sinken gebracht!" meldete die Funkenbude auf die Brücke, und gleich hinterher: „Funkspruch von ‚Scharnhorst': Bravo ‚Nürnberg'!" So hatte auch das fünfte Schiff unseres Verbandes bei der Vernichtung des Gegners noch mitwirken können, was wir ihm von Herzen gönnten, denn den ganzen Stillen Ozean zu durchqueren — ohne Sonnensegel — und dann bei dem ersten wirklichen Zusammenstoß mit dem Feinde nicht dabei zu sein, wäre doch auch für jeden von uns zu ärgerlich gewesen.

Den Hergang erfuhren wir erst später. „Nürnberg" hatte wie „Dresden" auf den Befehl des Geschwaderchefs zum Sammeln höchste Fahrt aufgenommen, infolge ihres großen Abstandes und des starken Seegangs aber das Gefechtsfeld bis zum Einbruch der Dunkelheit nicht mehr erreichen können. So war sie im Ungewissen über den Ausgang des Kampfes und die Stellung der eigenen wie der feindlichen Schiffe. Sie jagte einer Rauchwolke nach, die der weglaufenden „Glasgow" gehört haben mag; stürzte sich auf eine andere, die querab in Sicht kam, machte drei Schornsteine aus und hielt das Schiff zunächst für die „Dresden", weil es keinen vorderen Turm hatte. Erst im Scheinwerferlicht wurde „Monmouth" erkannt und die

englische Flagge. Rauchwolken ringsum trieben zur Eile: jeden Augenblick konnte „Glasgow" wieder auftauchen, „Good Hope" oder „Otranto", oder noch andere Schiffe, man wußte ja nicht genau, wie stark der Gegner war, und konnte dem bedrängten Kameraden zu Hilfe kommen. „Monmouth" bemühte sich, wie wir von „Glasgow"-Offizieren wissen, vor der See zu laufen und unter die Küste zu gelangen, weil sie im Vorschiff viel Wasser machte. Als „Nürnberg" aus nächster Entfernung mit ihren 10,5-cm-Geschützen das Feuer eröffnete, versuchte „Monmouth", ihren Gegner zu rammen, denn schießen konnte sie nicht mehr. Da gab „Nürnberg" ihr denn mit der Artillerie schnell den Rest. Auf diese Entfernung konnte kein Schuß vorbeigehen. Langsam legte sich das Schiff auf die Seite, richtete das zerrissene Oberdeck sich auf, senkten sich die Masten mit wehenden Toppflaggen zum Wasser nieder, kam der rote Schiffsboden hervor. Es muß nach den Berichten der Zuschauer ein großartig-packender Anblick gewesen sein. „Arme Kerls!", dachten auch sie, denn der Deutsche hat einen harten Mut, aber ein weiches Herz. Noch heulte der Sturm, erlaubte die See nicht, Boote zu Wasser zu bringen, selbst wenn „Nürnberg" sie klar gehabt hätte. Wie auf jedem deutschen Schiff im Gefecht, waren sie eingeschwungen und mit Seewasser gefüllt für den Fall eines Brandes und daher für schnellen Gebrauch nicht zur Hand. Dazu immer noch Rauchwolken ringsum! Freunde? Feinde? Wer konnte es wissen. Also ging sie los auf die nächste, die dann einem eigenen Schiff gehörte.

Aber wo war „Glasgow"? So fragten sich auch „Leipzig" und „Dresden", die sich beide mit ihr herumgeschossen hatten. Die Kleinen Kreuzer machten in dem hohen Seegang natürlich noch viel heftigere Bewegungen

als die Großen und hatten aus dem Wellental heraus ihren Gegner oft überhaupt nicht sehen können. Ihn bis zur Nacht niederzukämpfen war daher nicht möglich gewesen. Am besten hatte es noch die „Dresden" gehabt, denn ihr Ziel war das vierte Schiff gewesen, „Otranto", ein stattlicher Passagierdampfer, der als Hilfskreuzer verwendet wurde. Ein solches Schiff ist vermöge seiner meist großen Geschwindigkeit und reichlichen Kohlenfassung wohl zum Handelskriege geeignet, aber nicht zum Kampf in der Linie. Auch wenn „Otranto" daher verhältnismäßig stark armiert war, wahrscheinlich mit 15-cm-Geschützen, so hatten wir doch mit erstaunten Augen gesehen, daß Admiral Cradock sie bei unserem Angriff in seinem Kielwasser behielt, ein deutliches Zeichen, wie sehr er unsere Artillerie unterschätzt hatte. Der Erfolg war denn auch nicht lange ausgeblieben. Als „Dresden" ihr die ersten Granaten in die schönen Aufbauten gejagt hatte, war „Otranto" abgedreht und hatte das Weite gesucht. Wir haben nie wieder etwas von ihr gehört. „Dresden" hatte dann mit „Leipzig" vereint die „Glasgow" unter Feuer genommen. „Leipzig" hatte zwar zwei Treffer beobachtet, im ganzen waren es sogar fünf gewesen, wie wir später erfuhren, aber keiner hatte die Geschwindigkeit herabgesetzt. So mag „Glasgow" gelaufen sein, was sie konnte, um, wie einer ihrer Offiziere später schrieb, den „Canopus" zu warnen „to turn and run", umzudrehen und sich aus dem Staube zu machen, und nicht auch noch dem „good and deadley shooting", dem verteufelt guten Schießen der Deutschen zum Opfer zu fallen. Wie gern hätten wir es auch noch mit diesem alten Kasten aufgenommen, trotz seiner vier 30,5-cm-Geschütze. Aber wenn wir auch schneller waren, er stand augenscheinlich zu weit

ab; ihn gegen die schwere See zu suchen und zu jagen, wäre aussichtslos gewesen. Unser Geschwaderchef befahl daher für alle Schiffe nördlichen Kurs und ließ die Großen Kreuzer gegen etwaige Angriffsgelüste der „Glasgow" durch die Kleinen Kreuzer sichern.

Die Spuren des Kampfes waren schon lange beseitigt worden. An den Geschützen lag frische Munition, die Nachtvisiere waren eingesetzt, die Löcher im Vorschiff vorläufig gedichtet, die Kasematten und die Decks aufgetrocknet vom übergekommenen oder zum Feuerlöschen gebrauchten Seewasser. Die Mannschaft hatte verspätet ihr Abendbrot erhalten, die Kriegswache war aufgezogen, und, als wäre nichts geschehen, zogen die abgeblendeten Schiffe im Mondschein durch die immer noch stürmische Nacht. In der Offiziermesse versammelte man sich zum nächtlichen Imbiß, sah sich immer wieder verwundert an und fragte: Wie war es bloß möglich!? „Good Hope" explodiert und brennend aus Sicht; „Monmouth" vernichtet; „Glasgow" beschädigt entkommen; „Otranto" spurlos verschwunden! Und wir? Heil am ganzen Leibe, von den paar kleinen Nadelstichen abgesehen, die uns mehr Spaß als Ärger bereitet hatten, einschließlich eines vierten Treffers gegen den Panzer der Steuerbord vorderen 15-cm-Kasematte, der — mit metallischem Klang — mir nur einen Fleck auf der grauen Außenbordsfarbe hinterlassen hatte! Auch „Scharnhorst" kaum, die Kleinen Kreuzer überhaupt nicht getroffen! Kein Toter! Zwei Verwundete auf „Gneisenau", wie sich herausstellte, die einzigen auf allen fünf Schiffen! Fürwahr, der Geschwaderchef sagte in seinem Funkspruch, was uns alle bewegte: „Mit Gottes Hilfe ein schöner Sieg, zu dem ich den Besatzungen meine Anerkennung und Glück-

wünsche ausspreche!" Und wie hatten unsere Leute gearbeitet! Alle Offiziere waren des Lobes voll über die Ruhe und Begeisterung, mit der sie in den Kampf gegangen, die unbedingte Sicherheit, mit der jeder einzelne, wo er auch stand, seine Pflicht getan hatte. England der Feind! Jetzt hatte die junge deutsche Marine ihn in den Klauen gehabt, der unseren Familien das Brot vom Tische nahm, um unser Volk durch Hunger zu schwächen, gefügig zu machen, im Frondienst für ihn zu arbeiten, und hatte ihn übel zugerichtet! Die Befriedigung darüber gab uns allen einen gesunden Schlaf, in dem die angespannten Nerven wieder zur Ruhe kamen

Am Morgen des 2. November lachte die Sonne vom blauen Himmel. Wind und See waren über Nacht heruntergegangen; behäbig senkte und hob sich Heck und Bug unserer Schiffe in der achterlichen Dünung. Die Luft war klar und sichtig bis hin zur fernen chilenischen Küste, kein Schiff weit und breit zu sehen, das uns hätte gefährlich werden können. Die Kleinen Kreuzer hatten daher den Befehl bekommen, sich an die Großen anzuhängen, und warteten in Kiellinie auf unserem Kurs. Als wir herankamen und an ihnen vorbeidampften, stand ihre Mannschaft angetreten und brachte dem Geschwaderchef drei Hurras aus, den Dank für siegreiche Führung.

Sorglos genossen auf allen Schiffen heitere Menschen den schönen Tag. Das Gefühl, etwas recht Braves, Ordentliches getan zu haben, durchströmte uns, und es wurde nicht so genau genommen, wenn die Leute bei ihrer Arbeit, Deckwaschen, Geschützreinigen, Zeugaufhängen zum Trocknen oder was es sonst war, sich eins erzählten und ihre Erlebnisse austauschten. Jetzt im Tageslicht konnte man auch die kleinen Schäden besser erkennen, die

wir erlitten hatten. Besonders gefiel uns die Besuchskarte, die der Treffer am achtern Turm in der Offiziermesse abgegeben hatte. Kleinere Sprengstücke waren hierher gespritzt und hatten ein ganzes Nest von Löchern durch die hintere Wand geschlagen und natürlich wieder die Farbe abgekratzt. Die Stellen wurden von da an nicht mehr übergemalt. Das schönste Erinnerungszeichen fanden wir aber in der Kriegsflagge, die am Abend vorher an der Gaffel geweht hatte. Sie wies mehrere Löcher auf, die nur eingefaßt, aber nicht zugenäht werden durften. Das war etwas Neues für die Signalgäste, die sonst pflichtgemäß zerrissene Flaggen flickten, ehe der Wind sie zerzauste. Stolz schauten wir zu ihr auf, dem Sinnbild deutscher Einheit, Treue und Standhaftigkeit und jetzt dem Zeugen unseres beispiellosen Erfolges. Würde sie späterhin mal einen Platz finden neben anderen siegverkündenden Gedenkstücken aus Deutschlands schwerem Daseinskampf? —



Graf Spee in Valparaiso am 3. November 1914. Rückkehr an Bord. (S. 168.)



„Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Nurnberg“
verlassen die Reede von Valparaiso am 4. November 1914.
Davor zu Anker das Chilenische Geschwader. (S. 171.)

IX. In und vor Valparaiso.

Während wir so gemächlich nach Norden zogen und uns Gedanken machten, was nun werden würde, kam nachmittags vom Flaggschiff die Mitteilung, der Admiral beabsichtige, Valparaiso anzulaufen. Hatte man das im stillen schon gehofft, so war die Nachricht doch überraschend und die Freude groß. Seit dem Verlassen Nagasakis am 22. Juni hatten wir keinen verständigen Hafen mehr gesehen, und es fehlte an allerlei Sachen, die der Mensch nun mal zum Leben braucht. Auch sonst versprach ja die kurze Rückkehr in die Arme der Zivilisation Auffrischung und Erholung. Der Hauptgrund des Besuches war aber wohl für Graf Spee der Wunsch, unseren Sieg an Ort und Stelle auszunutzen. Wir hatten die Seeherrschaft an der Westküste von Südamerika errungen, und es war vorauszusehen, daß England, das in seinem Stolze tief gekränkt sein mußte, sich bemühen würde, sie wieder zu erlangen. Und es war weiter zu erwarten, daß, solange ihm die Machtmittel dafür fehlten, es anstatt ihrer die Lüge gebrauchen würde, eine Waffe, die England ja so meisterlich zu handhaben verstand. Das ging auch bald los, denn Herr Churchill leugnete die Schlacht bei Coronel im Unterhaus zunächst rundweg ab, weil das Linienschiff

„Canopus", das doch zur Verstärkung des Cradock-Geschwaders hinausgeschickt worden sei, augenscheinlich am Kampfe nicht teilgenommen habe! Da konnten wir uns denn in Valparaiso schön vor aller Welt hinlegen und zeigen, daß wir noch leibhaftig da waren, und zwar so gut wie unbeschädigt und voll gefechtsbereit! Erst dieser urkundliche Beweis hat dann den Ersten Lord der Admiralität dazu gebracht, das schier Unglaubliche zuzugeben, daß England in offener Seeschlacht zwei Panzerkreuzer verloren hatte und einen Admiral. Erst dadurch haben wir auch bestimmte Kenntnis bekommen vom Untergang der „Good Hope".

Am Dienstag, dem 3. November 1914, mit Hellwerden steuerten „Scharnhorst", „Gneisenau" und „Nürnberg" die Bucht von Valparaiso an, während „Leipzig" und „Dresden" zur Sicherung der Dampfer in See blieben; mehr als drei Schiffe einer kriegführenden Flagge durften nicht gleichzeitig einen chilenischen Hafen anlaufen. Immer deutlicher traten Einzelheiten aus der Masse des Landes. Dann steckte ein neugieriges chilenisches Torpedoboot die Nase um die Ecke der trutzigen Felsen der Punta Curaumilla und verschwand, um uns zu melden. Ein Lotsendampfer kam heraus und ging beim Flaggschiff längsseit, und kurz nach 11 Uhr vormittags ankerten wir auf den uns zugewiesenen Plätzen. „Scharnhorst" feuerte den Salut für die Landesflagge und danach für diejenige des chilenischen Geschwaderchefs, der mit mehreren Schiffen auf Reede lag.

Mächtig stiegen in herrlichem Sonnenschein Hügel zu Bergen auf, und die Berge zum Kamm der Kordilleren; weit dehnte sich die Stadt um die Bucht, und der Hafen lag voller Schiffe. Viele deutsche Flaggen wehten auf

Dampfern und hochmastigen Seglern, die alle der Krieg hier zusammengeführt und die Englands übermächtige Flotte in Untätigkeit festhielt. So schön das Bild auch war — diese erzwungene Ruhe so vieler tüchtiger Fahrzeuge hatte etwas Unheimliches, und man kann sich denken, mit welchem Jubel ihre Mannschaften uns kommen sahen. Aber hatten wir auch den Bann gebrochen und dem stolzen Albion einen empfindlichen Schlag versetzt, die Befreiung konnten wir ihnen noch nicht bringen, und das war uns schmerzlich. Lange haben sie dort ausharren müssen wie so viele Deutsche in der ganzen Welt. Das Vaterland in Gefahr, im Kampf auf Leben und Tod! Und man selbst so fern, so ohnmächtig mitzustreiten, irgendwie mitzuhelfen zum großen Gelingen, zum Siege von Wahrheit und Recht! Dabei von Verleumdung umgeben, der Schmähung, der hämischen Schadenfreude ausgesetzt, wenn mal die Nachrichten aus der Heimat nicht so gut klangen oder Reuter wieder eine fette Ente hatte fliegen lassen! Oh, wir haben sie nicht beneidet, die Männer da draußen, und wenn die Geschichte des Krieges geschrieben wird, dann soll man der Deutschen im Auslande nicht vergessen. Viel Heldentum ist auch von ihnen geleistet worden und hat Opfer gefordert, wenn sie einzeln oder in Gruppen sich nach Deutschland durchzuschlagen versuchten. In Schnee und Eis marschierten sie über unwirtliche Gebirge oder in Sonnenglut durch Wüste und Urwald, fuhren in kleinem Boot über reißende Ströme. Kapitäne musterten auf neutralen Schiffen als Heizer an, Landratten als Leichtmatrosen. Andere wieder hielten sich tagelang in Gesellschaft von Ratten und Ungeziefer, mit unzureichender Nahrung, in dunklen Schiffsräumen versteckt oder spielten die nervenaufreibende Rolle des harmlosen Reisenden, alle

bestrebt, dem Menschenraub, der widerrechtlichen Festnahme durch die englischen Wegelagerer zu entgehen. Und wenn die Briten nicht nur für Sport Sinn haben, dann ist ihnen wohl, als sie solche Vaterlandsliebe sahen, ein Dämmern gekommen, daß sie mit ihrer frivolen Kriegserklärung in ein gefährliches Wespennest stachen, daß dies Volk der Deutschen nicht klein zu kriegen ist! So leuchtete es treu und zuversichtlich aus allen Augen, die uns heute und am folgenden Tage anlachten; ich habe von diesem ungeduldigen, betrübten und doch so starken, zukunftsfreudigen Ausharren und Heimatsehnen einen mächtigen Eindruck bekommen.

Unsere Schiffe wurden für Besuch in beschränktem Umfange freigegeben, und bald wimmelte es an Bord von deutschen Landsleuten. Selbst Damen ließen sich die lange Bootfahrt und die schwierige Kletterpartie über das Seefallreep auf das Schiff nicht verdrießen, um uns zu sehen. Vor allem aber kamen Kapitäne und Offiziere von den deutschen Schiffen, die entweder selbst mitgenommen werden wollten oder ihre Leute zur Einstellung brachten. Man sah, daß es ein großer Andrang werden würde, während wir nur noch wenig Platz hatten und natürlich auch nicht jeden verwenden konnten. Um die richtige Auswahl zu treffen, bestellte ich daher alle zusammen zum nächsten Morgen wieder.

Es war nun Zeit zum Landgang, den der Geschwaderchef in Anbetracht der Umstände nur Offizieren und Deckoffizieren erlauben konnte. Ein freundlicher deutscher Herr, der mir schon vorher durch seine glühende Begeisterung für alles, was ihm an Bord gezeigt wurde, aufgefallen war, erbot sich, mich mit einigen anderen Offizieren für kurzen Besuch der Stadt unter seine Fittiche zu

nehmen. An den chilenischen Kriegsschiffen vorbei, die einen guten Eindruck machten, fuhren wir zur Landungsbrücke und bahnten uns einen Weg durch die dichtgedrängte Menge der Neugierigen, die unsere Ankunft an den Hafen gelockt hatte. Erst wollten die Seebeine nicht recht vorwärts in dem lebhaften Treiben der Straßen, aber dann kam eine richtige elektrische Bahn dahergebimmelt und sorgte mit anderen Merkmalen einer modernen Stadt, daß wir uns in der erst so merkwürdigen Umgebung schnell zurechtfanden. Wir machten einige Einkäufe, um unsere persönliche Ausrüstung aufzufrischen, und erblickten im Schaufenster einer deutschen Buchhandlung zum erstenmal eine Kriegskarte mit eingesteckten Fähnchen und den dazwischen verlaufenden schwarzen Fäden, die unsere Kampflinien bezeichneten. Hatten wir auch notdürftig nach den deutsch-amtlichen und den berüchtigten feindlichen Meldungen den Gang der Ereignisse in der Heimat auf dem großen Messeatlas verfolgen können, so war uns die Erstarrung der Fronten, besonders im Westen, bisher doch nicht recht zum Bewußtsein gekommen. Glühenden Auges sahen wir den Feind weit in Frankreich festgehalten, während die Linie im Osten noch deutsches Land abschnitt, das unter den Russengreueln so schwer zu leiden hatte, englische Mache auch das! Aber unser Vertrauen war nicht zu erschüttern, daß trotz „Arg und viel List" unseren Vettern ihr teuflisches Werk nicht gelingen würde; ich kann mich nicht erinnern, jemals Zweifel an dem für uns glücklichen Ausgang des Weltkrieges gehört zu haben. Stolz sahen wir auch im Fenster neben den neuesten Nachrichten vom europäischen Kriegsschauplatz die Sonderausgabe einer deutschen Zeitung mit dem kurzen Bericht, den Graf Spee über die Schlacht bei Coronel unserem Gesandten zur

Veröffentlichung übergeben hatte. Die Leute steckten davor die Köpfe zusammen, hatten sie doch die „Monmouth" vor nicht langer Zeit im Hafen liegen sehen. An den Besuch der deutschen Großkampfschiffe „König Albert" und „Kaiser" sowie des neuen Kleinen Kreuzers „Straßburg" im Frühjahr 1914 und an die gleichzeitige Anwesenheit Ihrer Königlichen Hoheiten des Prinzen und der Prinzessin Heinrich von Preußen erinnerten Bilder, die zahlreich ausgestellt waren.

Als wir uns an dem Straßenleben sattgesehen, brachte unser liebenswürdiger Führer uns in ein wahrhaftiges Kaffeehaus, wieder etwas ganz Ungewohntes, längst Vergessenes! Wann hatten wir auf unserer langen Kriegsfahrt wohl daran gedacht, noch einmal im irdischen Dasein in ein Kaffeehaus zu kommen, wo man auf Polstermöbeln sitzt — unsere lagen in Ponape — wo Musik spielt und schöne Frauen aus dunkeln Augen uns anguckten! Da konnte man wohl für kurze Zeit vergessen, daß man im Kriege war, und daß das alles einen eigentlich gar nichts anging. Ich glaube, wir hätten es drei Tage da aushalten können. Aber schon rief die Pflicht an Bord, denn auch die Kameraden wollten sich an Land noch etwas die Füße vertreten. Schnell noch mit der Drahtseilbahn 100 m hochgefahren, um einen kurzen Rundblick zu haben über Stadt und Bucht und unsere grauen Schiffe weit draußen; ein fröhliches Piepsen „Ich gratuliere" von niedlicher vorbeihuschender Mädchengestalt; ein kurzer Besuch im deutschen Klub und im Geschäft unseres Freundes, der mich bat, doch irgend etwas auszusuchen an Beilen, Äxten, Sägen, kleinen Schleifmaschinen und was er sonst hatte an nützlichem Handwerkszeug fürs Schiff, er wolle so gern einen Beitrag

stiften für die deutsche Sache; dann um die Ecke zum Hafen. Da, was ist das? Mich zuckt's im Arm zum Gruß: In würdevoller Haltung und abgemessenem Schritt kommt ein älterer Herr daher, in Uniform, wie man sie in Berlin wohl in den achtziger Jahren sah, hohe Mütze, preußischer Überrock, ein Oberst der chilenischen Armee. Den Daumen der rechten Hand hatte er leicht eingehakt über dem dritten Knopf und prüfte mit wohlwollendem Blick die Vorübergehenden. „Grüß Gott! Alter Herr", dachte ich einen Augenblick, „dir bin ich schon irgendwo einmal begegnet, wenigstens deinem Vorbild, dessen Söhne jetzt unsere Schlachten schlagen! So bist du mir ein Gruß aus der Heimat, die auch d e i n Lehrmeister war! Schau' zu, wie sie es dort machen, und erzähl's den Engländern, die's nicht glauben wollen." Am liebsten hätte ich ihm das alles auch g e s a g t, doch waren wir jetzt am Boot und mußten von dem Getriebe der Großstadt wieder Abschied nehmen. Auf der „Gneisenau" war längst „Fremde von Bord!" gepfiffen worden, wie so oft in friedlichen Zeiten. Aber immer noch fand sich ein Boot voll zusammen, bis der Abend kam und ringsum in Stadt und Hafen die Lichter erglänzten. Auch unser Schiff war hell erleuchtet. Erst achtete man nicht darauf, weil es so natürlich erschien. Dann fuhr's mir plötzlich durch den Kopf: Warum blenden wir eigentlich nicht ab? Ach so, wir sind ja im Hafen, im sicheren Schutz chilenischer Neutralität! Ein ganzes Geschwader liegt neben uns, um sie zu wahren; Torpedoboote halten draußen die Wacht! Dann mal auf, was aufzumachen ist, Seitenfenster und Decksluchter! Laßt alles Licht hinausfluten in die Dunkelheit und frische Nachtluft herein, in alle Ecken und Winkel, in Kammern und Messen! Wird das heute ein herrlicher Schlaf werden!

Na, vorläufig war es noch nicht so weit. Gruß den Gästen, meist Kapitänen der deutschen Segelschiffe, und die ersten Einstellungsverhandlungen mit einigen gar zu Ungeduldigen füllten den Rest des Tages.

Graf Spee hatte bald nach dem Ankern den Landesbehörden und dem chilenischen Admiral die üblichen Besuche abgestattet und war auf seinem Wege durch die Stadt von Deutschen und auch von Chilenen mit manch freudigem und ehrendem Zuruf begrüßt worden. Für den Abend war er mit den Offizieren der drei Schiffe in den deutschen Klub gebeten. Auf seinen Wunsch wurde die Zusammenkunft in den einfachsten Formen gehalten; eine laute Siegesfeier wäre nicht nach seinem Sinn gewesen. Da mein Kommandant hinging, mußte ich als sein Vertreter, wie wir scherzhaft sagen, „das Schiff festhalten". Gern hätte ich auch dort etwas länger mit Landsleuten geplaudert von den Nöten und Hoffnungen der Heimat und des Deutschtums hier draußen, das wie überall in der Welt mit heißem Herzen die Vorgänge zu Hause verfolgt, weil es sein Schicksal unlöslich mit dem des Vaterlandes verbunden weiß. Aber ich hatte ja schließlich mein Teil weg, und der folgende Tag brauchte frische Kräfte. Dafür nahm der Kommandant den Ersten Artillerieoffizier mit, der letzten Endes von uns allen den unmittelbarsten Anteil am Erfolge gehabt hatte und tagsüber durch gründliche Prüfung seiner Geschütze an Bord festgehalten worden war. Er hatte schon, als kleines Zeichen der Anerkennung, vom Kommandanten ein Bild der „Monmouth" geschenkt bekommen, die vor nicht langer Zeit in Valparaiso gekohlt hatte oder wenigstens versucht hatte, zu kohlen. Man erzählte uns, daß sie schon die Prähme längsseit gehabt, auf das plötzlich auftretende Gerücht aber,

die bösen Deutschen hätten Sprengstoffe hineingetan, sie schleunigst losgeworfen hätte und Hals über Kopf wo anders hingefahren wäre. Übrigens feierte man an diesem Abend auch im englischen Klub, nämlich, in gänzlicher Verkennung der Tatsachen — den Untergang der „Leipzig"! Weil sie nicht mit im Hafen lag! Dabei war gerade die Meldung eingelaufen, daß sie draußen einen französischen Segler mit Kohlen aufgegriffen habe! Daß die Engländer bei unserer Ankunft sich feierlich am Strande versammelt hatten, um — die Japaner zu empfangen, hörten wir auch mit viel Belustigung.

Schön lag am Morgen des 4. November Valparaiso vor uns, die Stadt des paradiesischen Tales, aber es blieb mir nicht viel Zeit zum Schauen, zum Genießen des herrlichen Anblicks. Schon mein Weg zum Frühstück über die Schanze nach der Messe war eine Art Parade über einstellungslustige Deutsche. Als ich sie dann auf dem Mitteldeck alle zusammen hatte, zählte ich wohl gegen hundert, etwas reichlich für unseren Bedarf. Zuerst wurde für die „Maschine" gesorgt, womit man an Bord nicht nur die drei Schiffsmaschinen selbst versteht, sondern den ganzen weitverzweigten Betrieb, der dem Leitenden Ingenieur unterstellt ist. Reicht sein Personal auch unter gewöhnlichen Umständen vollkommen aus, so waren wir doch seit über vier Monaten fast ständig unter Dampf gewesen. Einen Schlag tüchtiger Seeheizer von den deutschen Schiffen konnten wir daher recht gut gebrauchen zur Hilfe bei den zahlreichen Arbeiten aller Art, die eine so lange Fahrt nötig macht. Schnell waren sie ausgesondert, wurden vom Leitenden Ingenieur mit streng prüfendem Blick gemustert und gleich ins „Bergwerk" gesteckt. Dann wandte ich mich zu den Seeleuten,

aus denen ich Besatzungen für die genommenen und noch zu nehmenden Prisen zusammenstellen wollte. Dem Bootsmann leuchteten die Augen, als er die strammen Burschen betrachtete. Sollten sie doch zunächst seiner Garde eingegliedert werden, bekannt als „Außenbordsreiniger", und welcher Bootsmann hätte je genug Leute gehabt!

„Ich war Gefechtsrudergänger auf der „Westfalen"!", „Ich war früher hier auf „Gneisenau", Kuttergast und 21-cm-Kasematte!" „Herr Kapitän, mich müssen Sie mitnehmen!", so tönte es mir von allen Seiten entgegen. Reservisten der Marine und der Armee, Kriegsfreiwillige, Stellungspflichtige umdrängten mich, in den Augen die Sorge, ich könnte sie zurückweisen; Bilder, wie sie in den ersten Augusttagen vor den Kasernen und Schiffen der Heimat viel gesehen worden sind. Ich fühlte die Verantwortung und sagte ihnen: „Glaubt nicht, daß es immer so glatt geht wie bei Coronel, es kann auch mal anders kommen!" „Ganz egal, Herr Kapitän, wir wollen mit!" Wahrhaftig, das Herz schlug schneller vor Freude, während ich mir jeden Mann ansah, die Papiere prüfte und meine Entscheidung traf. Auch hart mußte ich sein und manchen wieder fortschicken, der sich für den Kriegsschiffdienst nicht zu eignen schien. Da tauchte Onkel Herrmann neben mir auf, der sich in Gedanken schon als Prisenoffizier um Kap Horn segeln sah, zog einige recht verwegene Gestalten aus dem Hintergrunde hervor und bat mich, sie doch ja nicht fortzuschicken. Mit Kennerblick sagte er: „Das sind grade die Besten!".

Den Schluß machten Schiffs-Zimmerleute, von denen einer als Pionier gedient hatte, einige Bäcker und Handwerker, die wir brauchten, und mehrere Torpedomatrosen.

Hierzu meldete sich ein gut gekleideter Jüngling, Bankbeamter mit namhaftem Einkommen, der mir schon am Tage vorher die Kammer eingerannt hatte und nicht locker ließ, bis ich ihn einstellte. Er hatte bei der I. Torpedodivision in Kiel gedient.

Während dies im Gange war, wurde auf beiden Seiten des Schiffes frischer Proviant übergenommen. Leider waren die Prähme so spät gekommen, daß wir nicht schnell genug alles an Bord schaffen konnten. Halb geleert mußten wir sie um 10 Uhr vormittags loswerfen, denn peinlich genau wollte der Admiral die vierundzwanzigstündige Frist innehalten und lieber zu früh auslaufen als zu spät. Trauernd sahen die Leute ihre Kartoffelsäcke wieder abschwimmen; sie haben aber deshalb nicht zu hungern brauchen, „Prinz Eitel-Friedrich" brachte uns das Zurückgelassene später nach. In stolzer Kiellinie verließen die drei grauen Schiffe die Reede von Valparaiso, von treuen Wünschen unserer Landsleute begleitet, die mit Blumen und Liebesgaben in der kurzen Zeit unseres unerwarteten Besuchs uns so rührend zu erfreuen und zu erfrischen gewußt hatten.

Es folgten einige Tage ruhiger Seefahrt, in denen wir die Eindrücke abklingen lassen und uns der Eingewöhnung der neuen Leute widmen konnten. Soweit diese gedient hatten, fanden sie Haltung und Gebaren schnell wieder; die noch nicht Soldat gewesen, bekamen eine abgekürzte militärische Ausbildung. Das war uns nichts Neues, hatten wir doch von den Dampfern, die uns begleiteten, hin und wieder Rekruten eingestellt. Ein alter Landwehrmann von der Infanterie, der als Aufwäscher auf der „Yorck" fuhr, als der Krieg ausbrach, war nun Matrose und ständiger Exerziergefreiter. Er nahm sich

der jungen Leute fast väterlich an und brachte sie in kürzester Zeit dahin, daß sie am Gefechtsdienst teilnehmen konnten.

Im Morgenlicht am Freitag, dem 6. November, standen wir wieder bei Mas a fuera. Als wir, von Norden kommend, unseren alten Ankerplatz ansteuerten, entdeckten wir, ganz klein unter dem riesigen Felsen, die „Leipzig", die schon aus dem von ihr genommenen Segler kohlte, der ersten Prise, die uns vor Augen kam. Es war die französische Viermastbark „Valentine" aus Dünkirchen. „Leipzig" hatte sie nachts gesichtet, wie sie mit vollen Segeln backstags vor steifem Winde lief, und sie mehrere Stunden gejagt. Als das Schiff schließlich beidrehte und mit dem Scheinwerfer beleuchtet wurde, antwortete der Kapitän auf den Anruf nach Ladung, Woher? und Wohin? durch sein großes Sprachrohr: „First class Cardiffcoal!" Er hoffte wohl, einen englischen Kreuzer vor sich zu haben und muß einen schönen Schreck bekommen haben, als der Scheinwerfer plötzlich auf die an der Gaffel wehende deutsche Kriegsflagge gerichtet wurde. Trotz grober See wurde ihm noch des Nachts ein Prisenkommando an Bord geschickt, das die Segel festmachen und die Schlepptrosse der „Leipzig" auf seine Ankerkette schlagen ließ. Aber es gab noch mehr der Beute. Fern am südlichen Horizont zeichneten sich die hohen Masten eines anderen Segelschiffes ab, das von der „Baden" geschleppt wurde. Das war der Norweger „Helicon", den die streitbare „Titania" gegriffen hatte, auch mit „erstklassiger Cardiffkohle" für englische Rechnung. So hatte Herr Churchill mal wieder bestens für uns gesorgt, und wir sahen einer arbeitsreichen Zeit entgegen, denn solche Kohle schaufelt man besonders gern.

„Scharnhorst", „Gneisenau" und „Nürnberg" ankerten in der Nähe der „Leipzig", und gegen Mittag war „Baden" mit dem „Helicon" bei uns. „Gneisenau" sollte mit diesem den Anfang machen. Da es schwierig war, ihn bei uns längsseit zu bringen, gingen wir Anker auf und nahmen ihn selbst an unsere Steuerbordseite, während er noch trieb und auf der Dünung sich wiegte. Eine Barkaß voll Leute im Kohlenpäckchen war ihm schon entgegengefahren. Bald waren die Luken aufgedeckt, die zu den schwarzen Schätzen führten, und die neueingestellten Seeleute kletterten, froh der Befreiung, in der Takelage umher, um mit kundiger Hand die Kohlenwippen zu scheren. Während „Gneisenau" sich langsam wieder auf ihren Ankerplatz manövrierte, kam der Geschwaderchef an Bord und besichtigte das gekaperte Schiff. Obgleich es neutraler Flagge angehörte, wäre es eigentlich verfallen gewesen, weil mehr als die Hälfte der Ladung feindliches Gut war. Der Admiral ordnete aber an, daß ihm 800 t als Ballast gelassen werden sollten, damit es den nächsten Hafen aufsuchen könnte; gewiß eine sehr milde Handhabung des Prisenrechts.

Ein Segelschiff zu entkohlen, war mal etwas Anderes für unsere an die Einrichtungen der Dampfer gewohnte Mannschaft. Allzuviel kam daher an diesem Tage nicht mehr heraus. Da schönes Wetter war, behielten wir „Helicon" über Nacht bei uns liegen und dampften mit ihm am nächsten Morgen zu seinem weniger glücklichen Kollegen, der „Valentine", die wir an Backbord festmachten. Hatten wir nun auch zwei Schiffe, zum Kohlen von beiden Seiten, so wurde dafür das Wetter schlechter, und die Schiffe fingen wie vor der Oster-Insel an zu schlingern. Wenn doch wenigstens die lange Dünung, die von Westen her auf

die Insel stand, genau von vorne gekommen wäre! Aber nein, sie kam schräg, weil der Strom uns herumdrückte, und wälzte uns miteinander auf ihrem breiten Rücken. Mal schoren die Segler ab und legten sich zornig in die Leinen, als wenn sie Einspruch erheben wollten gegen die ihnen zuteil werdende Behandlung, dann schmiegten sie sich wieder freundlich an, so daß man vom Aufbaudeck bequem auf ihre Reling steigen konnte. Dabei schlingerten sie dauernd, und ihre weitausladenden Unterraaen, die natürlich hart angebraßt waren, machten unangenehme Verbeugungen in Richtung auf unsere Schornsteine, Kräne und Masten. Allmählich arbeiteten Offiziere und Leute sich aber ein, und ein schwer gefülltes Ladenetz nach dem anderen kam mit gewaltigem Schwung zur „Gneisenau" herübergeflogen.

Die Dünung hielt an, und Wind kam auf, so daß wir in der folgenden Nacht die Schiffe nicht bei uns behalten konnten. Um die kostbare Zeit zu sparen, die des Morgens mit dem Längsseitnehmen und des Abends mit dem Ablegen von den manövrierunfähigen Seglern verlorenging, verzichtete der Kommandant für die Folge auf „Helicon". Wir hofften, schneller fertig zu werden, wenn wir nur e i n Schiff hatten, dafür aber nachts durcharbeiten konnten, was der Admiral uns erlaubte. So kohlten wir vom nächsten Morgen an ununterbrochen 36 Stunden, über den Sonntag weg, mit sechsstündigem Schichtwechsel. Die jeweils freie Wache wusch sich, ruhte und nahm die fälligen Mahlzeiten, wozu des Nachts ein „Kohlenfrühstück" gehörte, und löste die arbeitende um 6 Uhr morgens und abends und um 12 Uhr mittags und nachts ab. Vier Tage steckten wir daher im Kohlenschmutz, Seitenfenster geschlossen, stickige Luft im ganzen

Schiff. Aber wir schafften gut, ohne die Mannschaft zu überanstrengen.

Inzwischen hatten wir auch Zeit, uns so einen berühmten Kap-Horn-Segler etwas genauer anzusehen. Die „Valentine" war ein schönes Schiff, fast neu, aus Stahl gebaut, aus Stahl auch Masten und Raaen. Die Bordwände zeigten auf weißem Streifen schwarzgemalte Stückpforten wie ein Linienschiff der alten Zeit. Die Besatzung bestand aus etwa 30 Köpfen und machte einen guten, seegewohnten Eindruck. Da sie im Wege war, wurde sie schon am zweiten Tage auf den „Prinz Eitel-Friedrich" gebracht mitsamt ihrem persönlichen Eigentum und dem nötigen Proviant. Auf ausdrückliche Anordnung des Geschwaderkommandos wurden auch zwei Faß Wein mitgegeben aus dem großen Vorrat, der sich an Bord befand. Die Franzosen wurden durch unser Wachkommando ersetzt, das sich auf der „Valentine" schon ganz zu Hause fühlte, Segel abschlug, Tauwerk ausschor und die oberen Raaen und Stengen an Deck gab. Sollte das Schiff auch später versenkt werden, weil wir es nicht zur Aburteilung in einen deutschen Hafen bringen konnten, so mußte doch alles nutzbar gemacht werden, was es außer den Kohlen an Bord noch gab. Dazu gehörten in erster Linie die Segel, die ein schönes Material lieferten zur Anfertigung von Kohlensäcken, denn unsere waren durch den häufigen Gebrauch sehr stark zusammengeschmolzen. Daß „Gneisenau" dabei, als Lohn für ihre Mühe, das bessere Stell Segel erwischte, nämlich das starke von der Kap-Horn-Fahrt, war mir besonders wertvoll. Im Speiseraum des Kommandanten, der bis auf die vier 8,8-cm-Geschütze ganz leer war, wurde schnell eine Taklerwerkstatt eingerichtet, die bis zum Untergang des Schiffes über 300 funkelnagelneue

Kohlensäcke geliefert hat. Auch sonst fand sich noch allerlei Brauchbares: Handwerkzeug, Tauwerk, besonders Festmacheleinen, Fender, Nutzholz für den Leckdienst, Seekarten, etwas Proviant und der besagte Wein, große Fässer, die durch kein Luk zu bringen waren und in der Achterbatterie stehenbleiben mußten. Alles wurde von einem Vertreter des Geschwaderkommandos aufgenommen und auf die Schiffe verteilt. Aber leid tat es dem Seemann doch, ein so hübsches Schiff dem Untergange geweiht zu sehen. Auf friedlicher Fahrt hätte man sich an seinem Anblick erfreut, in Seenot ihm gern beigestanden. Nun forderte die harte Kriegsnotwendigkeit, daß man nahm, was man verwenden konnte. Täglich wurde es kahler oben und leerer unten im Schiff. Die Kürzung der Takelage mußte Schritt halten mit der Entnahme von Kohlen, damit es nicht topplastig wurde und kenterte, eine Möglichkeit, mit der wir auf dem bewegten Wasser immerhin rechnen mußten.

Nachdem wir der „Valentine" weit über 1000 t Kohle entnommen hatten, ließen wir sie treiben und hinter uns ankern. Wie ein gerupfter Spatz lag sie da, in stiller Erwartung ihres letzten Stündleins, und grübelte, welchen Streich sie ihren Verderbern noch spielen könnte. Da schlug eines Abends, als wenn ihre feurige Seele sich von dieser Welt nicht trennen könnte, eine Flamme in die dunkele Nacht empor, und heller Schein leuchtete aus den Fenstern der Kajüte achtern. Das sah gefährlich aus, denn es war viel Brennbares an Bord: ein Rest Kohlen, bestimmt für den „Prinz Eitel-Friedrich", geteertes Tauwerk und Holz. Schließlich legt sich ja auch ein Verband nicht abgeblendet zu Anker, um durch eine weithin leuchtende Fackel dem



Herzerfrischende deutsche Anzeige in der chilenischen Zeitung „El Mercurio" vom 6. September 1914. (S. 187.)



Das Kreuzergeschwader auf der Fahrt um Kap Horn, Ende November 1914. (S. 194)

Feind zu zeigen „Hier bin ich!" Schnelle Hilfe war daher geboten, und von allen Schiffen kamen die Kutter mit Zimmerleuten und Löschgeräten. Das Wachkommando hatte aber gut zugegriffen und selbst das Feuer gemeistert. Es war dadurch entstanden, daß die Leute bei der nachts schon empfindlichen Kälte sich in der Kajüte etwas eingeheizt hatten, ohne gleich zu bemerken, daß das Ofenrohr fehlte. Das war von Messing gewesen und wohl schon irgendwo zu nützlichem Zwecke vereinnahmt worden.

Einmal, als es etwas ruhiger zuging, bat ich um Urlaub und fuhr auf den „Prinz Eitel-Friedrich" zum Mittagessen beim Kommandanten, Korvettenkapitän Thierichens. Er hatte versucht, sein Schiff von brennbaren Stoffen zu befreien, das aber als aussichtslos wieder aufgegeben. So zeigten sich Kammern und Speisesäle noch im Schmuck des Ozeandampfers, und es war eine rechte Erholung, mal nicht zwischen angestrichenen Blechwänden zu sitzen, sondern in schön eingerichtetem Raum. Ich hörte mancherlei von den Fahrten des Hilfskreuzers, von Majuro, wo er sich von uns getrennt hatte, in die westliche Südsee, aus der Kohlenmangel ihn vertrieb. Und ein einziges Bedauern war es, daß man noch gar nichts habe leisten können, während wir doch schon Coronel geschlagen hätten. Man hatte ja den ganzen Kampf, vom Insichtkommen der englischen Schiffe bis zum „Bravo, „Nürnberg"!" in der Funkenbude in größter Spannung miterlebt. „Ich möchte sofort mit Ihnen tauschen!", sagte der Kommandant, „wenn ich bloß auf ein Schiff komme, mit dem ich kämpfen kann." Welche großen Erfolge im Handelskrieg ihm mit seinem langsamen, hochbordigen, schlecht manövrierenden und nicht sehr stark armierten Hilfskreuzer noch bevorstanden, ahnte er natürlich nicht.

Während wir so plauderten und ich es mir in anderer Umgebung ein paar Stunden wohl sein ließ, wurde draußen das Wetter schlechter und mahnte zur Rückkehr auf mein Schiff. Dort konnte ich gerade noch einen Gruß an die Heimat abschicken; „Dresden", die mit „Leipzig" nun auch für 24 Stunden nach Valparaiso gehen durfte, sollte die Post mitnehmen. Dann rief der Dienst: Booteeinsetzen im Seegang! Das Schiff schlingerte in der Dünung langsam von einer Seite zur anderen und mit ihm der Bootskran und das lang herabhängende Stahldrahttakel. Die Boote tanzten auf der See, auch wenn sie in Lee lagen, und als Folge beider Bewegungen verkürzte und verlängerte sich dauernd der Abstand vom Kranende zum Boot. Mal schlug daher der schwere eiserne Block mit den Schlipphaken klirrend auf das Dach der Dampfpinaß; mal entwischte er den Bootsgästen, die natürlich Schwimmwesten trugen, höhnisch in die Lüfte, wenn sie ihn gerade gefaßt zu haben glaubten und im Bootsinnern an Ketten festmachen wollten. Hatte der Wachhabende Offizier das Boot dann mit der Heißmaschine geduldig und aufmerksam ohne Ruck aus dem Wasser gehoben, so fing es nun mit dem Schiff an zu pendeln, und viele starke Arme mußten zufassen, bis man es einigermaßen heil und ohne Loch in seinen Klampen stehen sah.

In der folgenden Nacht sollten wir auch wieder an den Feind erinnert werden. Bis auf die Wachen lag die Besatzung im tiefsten Schlaf, als bald nach Mitternacht die Alarmglocken ertönten. Schnell stand alles auf Stationen, waren über hundert kohlengeschwärzte Leute vom „Prinz Eitel-Friedrich", die noch auf der „Valentine" gearbeitet hatten, aber wegen aufkommender See ihr

Schiff nicht hatten erreichen können, in den Kasematten untergebracht. Als ich auf die Brücke kam, wurde der Anker schon kurzstag gehievt, damit wir schnell weg könnten, wenn es notwendig würde. Aber so recht glaubte niemand an den Feind. Alles guckte mit den Gläsern nach Norden, wo ganz schwach ein abgeblendetes Schiff sich zeigte. „Gneisenau“ bekam mit Klapplaterne den Befehl: „Fremdes Fahrzeug feststellen!“ Die Windmaschinen in den Heizräumen surrten, um den Dampf schnell hochzubringen; auf der Back klinkte die Ankerkette ihr eintöniges Geräusch, und es wehte immer noch recht kräftig aus der Richtung des Südpols. Der Himmel war bedeckt, aber der Horizont klar, und näher und deutlicher wurde der nächtliche Gast. Wenn er doch bloß mal drehen wollte, daß man ihn von der Seite sehen kann! Da tut er uns auch schon den Gefallen, und meine Vermutung bestätigt sich, daß es die „Baden“ ist, die wegen Beschädigung ihres Bugspills vor Nacht nicht mehr hat ankern können; ihre vier Masten sind jetzt ganz deutlich zu erkennen. Sie hatte nur gerade um die Ecke der Insel geguckt, war aber natürlich sofort gesehen worden. Na, sie hatte dem Geschwader schon so vortreffliche Dienste geleistet, daß wir ihr die kleine Ruhestörung nicht weiter anrechneten. Die Feuer wurden gedämpft, die Kette wurde ausgesteckt, und bald lag die Mannschaft wieder im schönsten Schlaf.

Eines Tages stellte „Dresden“ sich ein, mit dem Dampfer „Sacramento“, den sie aufgegriffen hatte. Da er auch Kohlen und viel Proviant geladen hatte, so kam er uns recht gelegen, wenn sein Auspacken natürlich auch wieder mancherlei Arbeit brachte, aber daran waren wir ja nun nachgerade gewöhnt. Den Proviant bekamen die

Kriegsschiffe und gingen dazu bei ihm längsseit; die Kohlen mußten, soweit „Scharnhorst" und „Dresden" sie nicht nehmen konnten, auf die Begleitschiffe „Baden" und „Santa Isabella" verteilt werden. „Raus aus dem Kohlenpäckchen! Rein ins Kohlenpäckchen!" Kaum hatten unsere Leute sich und ihr eigenes Schiff einigermaßen gesäubert, zogen sie des morgens schon wieder als Arbeitskommando auf ein anderes, immer mit Scherz und frohem Mut; abends kamen sie vergnügt, wenn auch pechschwarz und todmüde zurück. So oft es ging, begleitete sie die Musik, die sich allmählich zu einer wahren Künstlerkapelle ausgewachsen hatte. Sogar einen Kaiserbaß hatten wir erworben mit dem Bläser dazu, und der Hoboistenmaat strahlte vor Freude und sagte: „Herr Kapitän, jetzt können wir alles spielen!" Eine gute Bordkapelle ist schon im Frieden viel wert, wieviel mehr erst im Kriege, wo das Letzte hergegeben werden muß!

In arbeitsreichen Tagen waren wir unter dem grauen Urgestein mit unseren eigenen Angelegenheiten stark beschäftigt, als die Nachricht kam: Am 7. November ist Tsingtau gefallen! Wir waren darauf vorbereitet worden durch die Meldung vom Torpedoboot „S 90", daß es die Blockade durchbrochen, den japanischen Kreuzer „Takatschio" mit drei Torpedos versenkt und dann sich selbst an der chinesischen Küste auf Strand gesetzt und gesprengt habe. Aber dennoch: Tsingtau gefallen! In Feindes Hand unsere jüngste, zukunftsreiche Siedelung, friedlicher Arbeit in China gewidmet, eine Musterausstellung deutschen Fleißes und Könnens, aber eben darum so gehaßt von unseren Neidern! Doch wenn es nun schon — vorübergehend — einen anderen Besitzer haben sollte, offengestanden, wir sahen lieber die

Japaner drin als die Engländer. „Two years more, we have it — n o t!“ mußten diese jetzt wohl sagen, und wir gönnten ihnen diese Beschämung von ganzem Herzen, nicht minder die merkwürdig untergeordnete Rolle, die sie bei der Eroberung gespielt hatten. Dafür fiel ihnen der zweifelhafte Ruhm zu, zwei Tage später, am 9. November, mit großer Übermacht endlich die „Emden“ zu finden und unschädlich zu machen, deren Streifzüge im Indischen Ozean der zuschauenden Welt so viel Stoff zu schadenfroher Heiterkeit gegeben hatten. Aber — es war einer von uns gewesen, dies schmucke, glückhafte Schiff! Wer dachte da nicht an die e i g e n e Zukunft? —

X. Um Kap Horn.

Es wurde nun Ernst, wie wir bald merkten, mit der Fahrt um Kap Horn. Dieses Südende des amerikanischen Kontinents ist bekannt für seine stürmischen Winde, und denen wollte der Admiral die „Titania" nicht aussetzen. Sie war ein altes Schiff, hatte von ihrer Geschwindigkeit viel eingebüßt und hätte uns nur aufgehalten. „Titania" sollte daher abgerüstet und versenkt werden. Nacheinander kam sie zu den einzelnen Kreuzern, gab ab, was abzugeben war an Gerätschaften, Kohlen und Menschen, und legte sich dann stille zu Anker. Sie erhielt ein Wachkommando von „Prinz Eitel-Friedrich", der sie vollends leerkratzen und ihr dann zusammen mit der „Valentine" ein tiefes Grab außerhalb der Dreiseemeilengrenze bereiten sollte. Ein Schiff, das so treu gedient hat, zu versenken, ist kein leichter Entschluß, und viel schöne Erinnerungen an die friedlichen Reisen des Kreuzergeschwaders waren mit seinem Namen verknüpft. Schließlich hatte es aber seinen Wert wieder eingelöst durch Aufbringung des „Helicon". „Gneisenau" bekam ihre Leute zurück, die sie in Ponape an „Titania" abgegeben hatte, dazu einen Teil der Reservisten, mit denen „Titania" in Pagan ihre chinesische Mannschaft ersetzt hatte. Auch für

Offiziere mußte Platz geschaffen werden. Der Funkenoffizier gehörte uns, und der Kommandant des Schiffes, der auf der „Gneisenau" manche Übung als Reserveoffizier abgeleistet hatte, wurde uns wieder zugeteilt.

Am Sonntag, dem 15. Dezember, hatte unser Schiff wieder einen richtigen Sonntag, mit Gottesdienst und Musterung der Mannschaft. Es war ein Dankgottesdienst, an den sich der Treuschwur der letzthin eingestellten Rekruten schloß. Wie vielen Vereidigungen ich früher schon beigewohnt hatte, im Kriege waren sie immer besonders eindrucksvoll. Meist in Gegenwart der Besatzung vorgenommen, in deren Reihen die jungen Leute ihre Pflicht gegen das Vaterland erfüllen sollten, schlangen sie gleich ein festes Band um alte und junge Soldaten, die nun auf Leben und Tod zueinander gehörten, die auf demselben Kampfboden, dem Schiff, auf dem sie standen, miteinander siegen oder sterben wollten.

Um der Mannschaft, die sich bei Coronel so glänzend bewährt hatte, seine Anerkennung zu zeigen, ließ der Kommandant heute auch Ernennungen und Beförderungen bekanntmachen. Besonders zahlreich waren natürlich die Obermatrosen- und Oberheizerwinkel, die verliehen wurden. Auch unser 38jähriger Landwehrmann war bedacht worden, und seine Freude über diese unerwartete Belohnung war groß. Aber auch für den Kommandanten war eine kleine Überraschung vorbereitet, ein Andenken an den 1. November, das rührige Hände noch Zeit gefunden hatten, aus feindlichen Granatsplittern zusammenzufügen. So war die Stimmung an diesem Tage allseits recht gehoben. Mittags hatten wir Gäste in der Messe, darunter den Kommandanten des „Prinz Eitel-Friedrich" und den immer vergnügten Ersten Offizier

der „Scharnhorst", Korvettenkapitän Bender. Die Musik spielte, und die „Wacht am Rhein" brauste durch das Achterschiff, stehend gesungen, wie es zu Hause Brauch war.

Um 4 Uhr nachmittags sollten wir seeklar sein. Ein Teil der „Gneisenau"-Mannschaft kohlte natürlich irgendwo und kam, damit die Zeit ausgenützt würde, erst im letzten Augenblick an Bord. Schnell wurden die Boote eingesetzt, und der Verband ging Anker auf, zur Fahrt nach Süden, einem neuen, ungewissen Schicksal entgegen.

Unser Troß war recht klein geworden; nur „Baden" und der Dampfer „Santa Isabella", der sich inzwischen angefunden hatte, begleiteten uns. Es waren aber schöne, leistungsfähige Schiffe, wohlgefüllt mit Brennstoff und sonstigen Vorräten. Mit denen konnten wir es schon eine ganze Weile aushalten, bis die liebenswürdige englische Admiralität uns wieder aushelfen würde. Wir hatten Geschmack daran gefunden, von der Beute zu leben, und hofften auf mehr. Sie ließ denn auch nicht lange auf sich warten. „Dresden", die, mit „Leipzig" von Valparaiso kommend auf dem Wege zu uns war, meldete, sie habe den Dampfer „North Wales" aufgegriffen, ein Hilfsschiff des Admirals Cradock. Da er zu unserem Erstaunen keine Funkeneinrichtung besaß, war er in Unkenntnis über den Verbleib des englischen Geschwaders gewesen. Viel Vorräte hatte er nicht mehr und wurde nach Abgabe einiger brauchbarer Gegenstände auf der Höhe von Coronel versenkt.

„Leipzig" und „Dresden" waren in Valparaiso nicht minder herzlich aufgenommen worden wie wir. Sie brachten, als sie am 18. November zu uns stießen, auch wieder Zeitungen mit. Außer einigen wenigen Blättern aus

der Heimat, die uns blitzartig sehen ließen, was dort in den Anfangstagen des Krieges geschehen war, und uns zeigten, daß die Begeisterung wirklich „größer als 1870" gewesen war, gab es deutsche Zeitungen, die in Chile erschienen. Der Geschwaderpfarrer, der sich im Nebenamt die Fürsorge für unser geistiges Wohlergehen mit gleichbleibender Liebenswürdigkeit angelegen sein ließ, achtete darauf, daß sie in kleinen Paketen ordentlich geheftet wurden, damit sie uns lesehungrigen Ozeanpilgern möglichst lange erhalten blieben. Die ruhige Fahrt, die wir bis zum nächsten Ankerplatz vor uns hatten, wurde so doppelt genußreich. Wenn einer etwas besonders Schönes gefunden hatte, las er es laut vor, und gespannt und andächtig lauschten wir noch einmal den Reden unseres Kaisers an die Menge vor dem Schloß und an den Reichstag sowie den Schilderungen der großen Reichstagssitzung am 4. August, die wir bisher nur im Auszuge kannten. Auch den ungestümen Andrang zum Waffendienst, zur Verteidigung des überfallenen Vaterlandes erlebten wir nachträglich mit und den ganzen zornerfüllten Aufschwung der deutschen Volksseele daheim. Dann donnerten wieder Lachsalven durch den Raum: man sprang auf und wollte selbst sehen, was da geschrieben stand vom Selbstmord deutscher Generale, vom Kaiser, der sich von seiner Gemahlin habe scheiden lassen, von Verlusten der Deutschen in Frankreich, die bereits die Anfangsstärke unseres Heeres überstiegen, und was da noch mehr an blödsinnigem Zeug von unseren Feinden in die kindlichgläubige Welt hinaustelegraphiert worden war.

Wir bekamen aber auch einen kleinen Einblick in den Kampf, den das Deutschtum hier wie wohl überall im neutralen Ausland, besonders in Übersee, auszu-

fechten hatte gegen das Meer von Lügen, das sich von allen Seiten heranwälzte. Und für die Zeitungen, die doch keine Strategen von Fach zur Verfügung hatten, war es sicher nicht leicht, den Meldungen aus Europa, deutschen wie feindlichen, gleich die richtige Deutung zu geben. Wurde von den Gegnern und ihren Vertretern draußen jeder deutsche Erfolg verkleinert oder gar verschwiegen, so mußte jeder wirkliche oder scheinbare Mißerfolg herhalten zu immer neuer Schmähung und Beschimpfung. Da galt es, zuvorzukommen oder abzuwehren und auch mit der Feder tüchtig seinen Mann zu stehen. So kann man es begreifen, daß unsere Landsleute, um der Wahrheit in der öffentlichen Meinung Chiles zur Anerkennung zu verhelfen, zu unserer Zeit schon bei einer recht eindringlichen Sprache angekommen waren. Besonders hatte man es scheinbar auf den „Vertreter Seiner Großbritannischen Majestät" in Chile abgesehen, dem am Schlusse eines Artikels etwa gesagt wurde, da er bisher auf deutsch nicht verstanden habe, daß die von ihm ausgegebenen Nachrichten falsch seien, sollte es ihm in seiner eigenen Sprache klargemacht werden; und darunter stand, fett gedruckt, „You lie Sir!" („Sie lügen, Herr!"). Die Engländer bezeichnen ja bekanntlich das Eintreten der Auslanddeutschen für ihr Vaterland mit „intrigue", „Ränkespiel", besonders, wenn sie mit ihren dunklen Machenschaften zu spät kommen oder mit ihrer Trompete nicht durchdringen. Ihr eigenes Verfahren ist dabei natürlich über jedes Lob erhaben, denn der Brite, das angebliche Herrenvolk, darf sich ja alles erlauben, was dem Wohle des Vaterlandes dienen könnte, wenn es auch noch so schmutzig ist. Einmal sind sie aber doch da draußen gründlich übertölpelt worden, wovon wir

einige Tage später zu unserer lebhaften Genugtuung uns überzeugen konnten. „El Mercurio", die bedeutendste Zeitung Chiles, die mit besonderem Eifer für die Verbreitung der Havas- und Reuter-Telegramme wirkte, brachte in ihrer Nummer vom 6. September 1914 auf Seite 11 links oben, dick umrändert in großem Druck, folgende herzerfrischende Anzeige:

> Deutsche Landsleute!
>
> „Diese Zeitung zieht unser Volkstum täglich in den Schmutz.
>
> Handelt danach!

Einige streitbare Deutsche, denen die Lügerei zu dumm geworden war, und die ihrem Unmut Luft machen wollten, hatten sie der arglosen Redaktion für die Sonntagsnummer übergeben, damit sie auch rechte Verbreitung fände. So ereignete sich der gewiß seltene Fall, daß eine Zeitung in ihren eigenen Spalten vor sich selbst warnt! Die verdiente Heiterkeit über diesen Schwabenstreich blieb auch in chilenischen Kreisen nicht aus, denn als die schöne Nummer eingezogen werden sollte, war es zu spät: Die Anzeige war schon im Lichtbilde festgehalten und wurde als Ansichtspostkarte zu wohltätigem Zwecke verkauft. Das mag unserem Oberzahlmeister die Anregung gegeben haben, auf der „Gneisenau" eine Sammlung für das Rote Kreuz zu veranstalten. Ein paar Groschen würden die Leute wohl übrig haben, hatten die Offiziere ihnen gesagt, und dann kamen 5600 M. zusammen! Einige Unteroffiziere hatten bis zu hundert Mark gegeben, mit der

schlichten Begründung „Ich brauche das Geld nicht, und dort ist's gut aufgehoben". Mit unserer letzten Post ist, wie ich höre, die Überweisung in Deutschland eingetroffen.

Auch ein Wandschmuck für die kahlen Wände unserer Messe fand sich in diesen Tagen ein, das hübsche Bild aus der „Jugend": „Der Geist der deutschen Armee", und die Schatten unserer Kämpen aus großer Zeit, Der alte Fritz, Zieten, Blücher, Moltke grüßten uns fortan aus eisengehämmertem, an Bord gefertigtem Rahmen.

Das Wetter wurde mit dem Vorschreiten in höhere Breiten kalt und unfreundlich, und die Dampfheizung polterte durch das Schiff. Eines Abends änderten wir Kurs auf die Küste zu und steuerten bei diesiger Luft in der Morgendämmerung des 21. November den Peñas-Golf an. Allmählich traten aus Nebelschwaden einzelne Felsen hervor — die Karte zeigt viele schwarze Kreuze, die unterseeische Riffe bedeuten —, dann wurde es klarer: wir konnten den Schiffsort nach Landmarken bestimmen, und schließlich rauschte der Anker in den Grund, tief drin in weltentrückter, geheimnisvoller Bucht. Welch anderes Bild als wir es bisher gesehen! Schweigend umgaben uns Wälder, Felsen, Berge und Gletscher. Bis ans Meer reichte fern im Osten ein solcher Eisriese herunter, und als die Sonne höher stieg und darauf spielte, leuchtete er hell auf in seinem dunklen Bett, und Gletscherspalten und Moränen waren deutlich zu erkennen. Es war ein prachtvoller Anblick. Kein lebendes Wesen zeigte sich, und eine leicht zu atmende kühle Luft erfrischte uns und erleichterte die Arbeit. Denn Arbeit gab's auch hier in Hülle und Fülle, zum Vergnügen hatten wir sicher die gefährliche Einfahrt nicht gewagt. Mit Kohlennehmen fing's natürlich an, aber wie herrlich ging

das! Bei spiegelglatter See wurden die Boote ausgesetzt, kamen die Dampfer längsseit. Die Schiffe schlingerten nicht, bumsten nicht aneinander. Die Mannschaften brauchten keine wagehalsigen Kletterpartien zu machen, um von Schiff zu Schiff zu gelangen; man ging hinüber wie aus einem Haus ins andere, und die Kohlen kamen heraus, daß es eine Freuhe war! Einige neue Dampfer hatten sich eingefunden, so daß wir unsere Vorräte auf „Baden" und „Santa Isabella" nicht anzugreifen brauchten. Die Zeitungen, die sie mitbrachten, weckten Freude und Schmerz zugleich, denn der eine las seine Beförderung zum höheren Dienstgrad, die inzwischen in der Heimat ausgesprochen war, der andere den Tod des Vaters. Auch ein stolzer Lloyddampfer hatte schon auf uns gewartet, die „Seydlitz". Sie war im Frieden auf der Linie nach Australien gefahren und hatte sich bei Kriegsbeginn der Wegnahme durch schnelle Fahrt nach Südamerika entzogen. Sie wurde als drittes Begleitschiff in den Troß eingestellt und diente auch zur Unterbringung von Kranken. Doch wurde sie hierfür zum Glück nur wenig in Anspruch genommen, da der Gesundheitszustand im Geschwader trotz des schnellen Übergangs in die Kälte ausgezeichnet blieb.

Die häufigen Kohlenübernahmen hatten uns in der schnellen Bewältigung der Arbeit immer erfinderischer gemacht. Wir kohlten jetzt mit großen Netzen, die sonst die Dampfer zum Löschen und Laden gebrauchen, und die wir mit Segeltuch auslegten. Ein besonders geräumiges war dabei, das auf dem ruhigen Wasser bis zu eineinhalb Tonnen auf einmal herübergab. Auch Steinkohlenbriketts bekamen wir, die mit der Hand gemannt und gleich als Decklast gestaut wurden. Es war eine unangenehme Arbeit wegen des feinen Staubes, der dabei aufwirbelte,

und die Leute mußten Rauchschutzbrillen tragen, damit sich ihre Augen nicht entzündeten. Besonders für die Geschützführer und alle Leute, auf deren Augen es in erster Linie ankam, wie das Signalpersonal, war das notwendig.

Als die Bunker voll waren, daß keine Stecknadel mehr hineinging, häuften sich an Deck die Kohlen diesmal zu noch nie gesehenem Umfang, denn wir hatten eine lange Fahrt vor uns, und kein Mensch wußte, wie es an der Ostküste von Südamerika aussehen würde. Beide Seiten des Mitteldecks wurden vollgepackt, daß es sich bog und von unten abgestützt werden mußte. Zwischen dem dritten und vierten Schornstein blieb nur so viel Raum, daß die Ruderbarkaß noch gerade eingesetzt werden konnte. Die Hängematts- und Kartoffelkasten hinter der Kommandobrücke mußten vorübergehend schwarze Diamanten aufnehmen, und auf dem Aufbaudeck wurde jeder Winkel, der sich dafür eignete, zu dem gleichen Zweck ausgenutzt. Angenehm war das nicht, denn wie gesagt, solche Kohlenberge lassen das Schiff für einige Tage nicht aus dem Schmutz herauskommen, stören den Verkehr und können im Gefecht sehr lästig werden. Sie müssen eben bis dahin in die Bunker verschwunden sein; aber wer sagt uns, wann das ist, das nächste Gefecht? —

Auch auf anderen Schiffen war unsere Mannschaft wieder tätig, und die Kapelle mit dem Kaiserbaß blies ihr dazu. Diesmal waren es zur Abwechslung hauptsächlich große Mengen von Fässern mit Schmieröl für die Maschinen, die es umzustauen galt, und natürlich wieder Proviant, immer die liebste Last, die die Leute sich zureichten. Und Liebesgaben waren wieder eingetroffen! Die Deutschen Chiles ließen sich wirklich keine Gelegenheit entgehen, wo sie unserer habhaft werden konnten, um uns

Gutes zu tun. Sie werden auch nachträglich gerne noch hören, welche große Freude sie uns damals damit gemacht haben. Das Weihnachtsfest war ja nahe, und da wir doch nicht gleich alles bei uns unterbringen konnten, legten wir auf den Dampfern einen Teil der Gaben zurück, damit wir den Leuten am Heiligabend etwas bieten konnten. Auch Weihnachstbäume nahmen wir von hier mit und gaben sie zur Aufbewahrung auf die Dampfer. Wenn es auch nicht heimatliche Tannen waren, die wir in dem fast undurchdringlichen Wald am Strande schlugen, so waren es doch Bäumchen, die grün aussahen und sich in der Kälte zu halten versprachen, eine Art wilder Kiefer. Wer weiß, wo wir zur Weihnacht sein würden!

So ging die Zeit schnell und munter dahin, es war eine rechte Erholung. Die Tage blieben schön, die Nächte ruhig, und keine Sorge um Leinenbrechen und Bootewegtreiben und was es sonst an Überraschungen für den Ersten Offizier gegeben hatte, störte den Schlaf. Kurz, wir hätten es hier schon länger ausgehalten, aber es war ja Krieg! Was heißt Erholung, wenn man gesund ist? Draußen ist der Feind, irgendwo auf dem Weltmeer, und wird uns unseren Erfolg schon streitig machen, sonst müßte nicht England der Gegner sein. Von Norden drückte der Japaner. Ein starkes Geschwader von Panzerkreuzern war im Anmarsch, dabei der „Izumo", der Freund der „Leipzig"; dabei auch der englische Kleine Kreuzer „Newcastle", dessen Kommandant einmal in Nagasaki bei dem unseren gespeist hatte und sich jetzt wohl mit sehr geteilten Gefühlen dem gelben Admiral unterstellt sah. Von Westen folgte man auch schon unserer Spur: der Schlachtkreuzer „Australia" lechzte mit seiner Gefolgschaft Kleiner Kreuzer sicher nach rühmlicheren Taten als der Begleitung

von Truppentransporten und der Wegnahme wehrloser deutscher Kolonien; er konnte eines Tages ebenso unerwartet aus den Weiten des Ozeans auftauchen, wie es der „Prinz Eitel-Friedrich" getan hatte. So blieb nur die Wahl, in den Atlantik zu gehen, wo man uns so bald vielleicht nicht erwartete. Das waren unsere Gedanken, da wir die Pläne des Führers nicht kannten, und wir spannen sie weiter, nach Norden, der Heimat entgegen. Wenn uns das gelänge, uns durchzuschlagen und, wenn auch beschädigt und mit zerschossener Flagge, den Kameraden zu Hause die Hand zu reichen! Ein Gruß des Vaterlandes war es ja, was hier in diesem abgeschiedenen Erdenwinkel uns noch erreichte: die Nachricht, Seine Majestät der Kaiser habe dem Geschwader dreihundert Eiserne Kreuze verliehen und dem Geschwaderchef das Eiserne Kreuz Erster und Zweiter Klasse! Die Verteilung war dem Admiral überlassen worden. Die Kommandanten, Ersten Offiziere, Ersten Artillerieoffiziere, Ersten Funkenoffiziere und Leitenden Ingenieure sowie einen Teil seines Stabes bestimmte er selbst dafür; die anderen Empfänger sollten von den Schiffskommandos vorgeschlagen werden. Das hat viel Kopfzerbrechen gemacht! Am liebsten hätte man keinen Mann ausgelassen, denn ein Sieg, wie wir ihn erfochten, ist nur durch tadelloses Zusammenarbeiten aller möglich. Besonders angesichts der geringen Beschädigungen, die wir erlitten hatten, war es schwer, einzelne herauszuheben, die sich durch Umsicht und Leistungen hervorgetan hätten. In erster Linie kamen natürlich die Artilleriemannschaften in Frage, besonders die Geschützführer, die durch vorzügliches Abkommen so viel zum Erfolg beigetragen hatten. Aber auch das Maschinenpersonal wurde nicht vergessen, das durch seine Ausdauer und

Pflichttreue unter sehr schwierigen Umständen uns erst dorthin gebracht hatte, wo wir den Gegner niederwerfen konnten; ebenso nicht manche andere, deren Arbeit für die Erhaltung der Schlagfertigkeit der Schiffe von wesentlichem Nutzen gewesen war. Am Nachmittag des 26. November, während das Geschwader auslief und noch in ruhigem Wasser war, hielt unser Kommandant auf der Schanze Musterung und machte mit einem Schreiben des Geschwaderchefs die Verleihung bekannt. „Drei Hurras für Seine Majestät, den Kaiser!" donnerten als Dank- und Abschiedsgruß hinüber zu der Gletscherlandschaft, die in der Abendsonne funkelte. Dann nahm uns schwere, aus Südwesten heranlaufende See in ihre Arme, wir bekamen scheinbar gleich einen richtigen Kap-Horn-Wind auf die Nase. Strecktaue wurden geschoren durch alle Decks, so daß man beim Überholen sich festhalten konnte. Die Zurrings der Boote und anderer schwerer Gegenstände wurden verdoppelt, damit sie nicht „über Stag" gingen, sich losrissen und Menschen gefährdeten; Pforten und Seitenfenster wurden noch fester angezogen, und es wurde naß und kalt im Schiff. Die Großen Kreuzer lagen gut, aber die Kleinen, die verhältnismäßig mehr Deckslast genommen hatten als wir, begannen recht erheblich zu schlingern. Man sah, wie die hellen Seen über sie hinweggingen und wie sie mit der Reling Wasser schöpften. Sie mußten schließlich beidrehen, um einen Teil ihrer Kohlen über Bord zu geben.

Je weiter wir kamen, um so schlechter wurde das Wetter. Am ersten Abend hatten wir in der Messe noch mit Schlingerleisten ganz gut unsere Mahlzeit einnehmen können, wenn auch mal eine allzukühn hingestellte Flasche umfiel, das Geschirr durcheinander rutschte. In den

folgenden Tagen war aber an Zutischesitzen nicht mehr zu denken. Strecktaue mußten auch in der Messe gespannt werden, und jeder nahm einen Teller, arbeitete sich zur Öffnung der Anrichte hin und holte sich „Zusammengekochtes", klemmte sich in irgendeiner Ecke fest und bemühte sich, mit Teller und Glas den Bewegungen des Schiffes nachzugeben. Wir hatten viel Spaß dabei.

Mit einem guten Schiff ein Unwetter abzutun, ist ein Genuß. Rings um uns das aufgeregte Element, das vom Sturm gepeitschte Meer ist so ganz Natur. Nichts Künstliches ist darauf, als eben das Schiff, auf dem wir stehen, in unserer Hand aber auch wie ein lebendes Wesen. Man fühlt sich so frei und sieghaft, wenn es sich hebt, um der nächsten Woge sich anzuschmiegen, und doch so furchtbar klein der Schöpferhand gegenüber, die den Wind blasen und das Wasser sich türmen läßt, wann und wie es ihr gefällt! Und nun wir auf unserem Marsch um Kap Horn! Wer von uns hatte je daran gedacht, daß er einmal hierher verschlagen würde, an das Südende der Welt? Wie endlos kam uns alles vor, was hinter uns lag! China, Ostasien, Tsingtau, wann waren wir da gewesen? Ponape, Kriegserklärung, wie weit lag das zurück? Der eintönige Weg in Sonnenglut auf endloser See, wie lange hatte er gedauert? Das Leben überhaupt, war es kurz, war es lang gewesen? Was hatten wir getrieben, wie es ausgefüllt? Wie lange würden wir es fortsetzen, ruhelos, rastlos? Wie lange noch würden wir die kernige, würzige Seeluft atmen dürfen, die uns heute die Lunge blähte? Wie würde einmal das Ende sein? In der Heimat? Oder — in solch einer Woge, wie sie da eben wieder heranstürzt? Namenlos der Ort, wo wir den letzten Augenaufschlag getan, ungekannt unser

Schicksal? Verschollen? Vermißt? Kein letztes Wort von denen, die uns im Leben am nächsten stehen, die uns suchen mit ihrer Seele, mit ihrer Treue, mit ihrer Liebe? Würde der Abschluß plötzlich kommen? Ratsch weg? Oder langsam, schleichend, fressend? —

Lebensgedanken, Todesgedanken! Wer hat sie nicht gehabt, der aufgerufen war zum Kampf um Herd und Hof, und ich erinnere mich, daß wir gerade in dieser Zeit mehrfach davon gesprochen haben. Ganz offen und natürlich übrigens, wie man sich im Frieden über andere ernste Dinge unterhalten hatte; unsere Lage brachte das mit sich. „Ich möcht doch verdammt gern nach Hause kommen!", sagte einer; und der andere: „Ich auch, wahrhaftig! Aber seit Krieg ist, da ist unser Leben genommen, es gehört dem Vaterlande, und wenn wir es durchbringen, dann ist es uns neu geschenkt worden!" Auf alles gefaßt sein, dem Führer folgen, und wenn es so weit ist, wenn wieder die Salven krachen und diesmal der Kampf wohl heißer wird, seine Sache wieder so gut machen, wie man's versteht, — mehr konnten wir uns nicht vornehmen. Gesunde Zuversicht, das Gefühl ungebrochener Kraft und ein starker Lebenswille beseelte alle und half über schwarze Gedanken hinweg, die hier und da sich wohl hervorgewagt hatten.

Langsam, aber stetig arbeiteten wir uns um die Monatswende da unten vorwärts. Als wir dann auf östlichen Kurs gingen, um das Kap anzusteuern, wurde das Wetter besser. Am 2. Dezember sichteten wir, auf leichter achterlicher Dünung wiegend, fern an Backbord etwas vorlicher als querab die südlichen Ausläufer des amerikanischen Kontinents, das berüchtigte Kap Horn. Wie es so oft geschieht, wenn berühmte Erdpunkte, von denen wir

viel haben erzählen hören, plötzlich vor uns liegen: der Anblick enttäuschte. Regenwolken bedeckten die zerrissenen Inseln, die hier unvermittelt aus dem Wasser aufsteigen, und ließen erst nur undeutlich, später klarer, den schroffen Felsen erkennen, der auf der Südspitze der Horn-Insel die Wache hält zwischen Atlantik und Pazifischem Ozean. Und doch war es ein gefürchteter Ort, der viele Schiffe in Not gesehen, und den auf Seglern zweimal umfahren zu haben, bekanntlich die Berechtigung gibt, beide Beine auf den Tisch zu legen. Onkel Herrmann schwelgte in Erinnerungen, war aber doch ganz froh, ein dampfendes Kriegsschiff unter den Füßen zu haben. Scherzworte, wie „Na, das ist also Ihr berühmtes Kap Horn?", steckte er zufrieden schmunzelnd ein.

Während wir so dem unwirtlichen Gestade gebührende Beachtung schenkten, kam, in merkwürdigem Gegensatz dazu, an Steuerbord voraus ein mächtiger Eisberg in Sicht und glitzerte blauweiß im Sonnenlicht. An die 50 m hoch ragte er aus dem Wasser und zeigte nach unseren Messungen wohl 600 m Länge: ein kleines, eiserstarrtes Helgoland. Wie wechselvoll ist doch die Schöpfung! Glühende Hitze in den Tropen, wildaufgewühltes Meer, und jetzt, friedlich dahintreibend, dieser Koloß aus der Antarktis! Der Gedanke, daß man in Nacht und Nebel mit ihm zusammenstoßen könnte, erregte einiges Unbehagen, das aber in boshaftem Lachen sich Luft machte, als jemand vorschlug, wir sollten doch in Lee bei ihm festmachen und — Kohlen nachfüllen! Damit auch die Mannschaft etwas von dem Ungetüm hatte, wurde im Schiff ausgepfiffen: „Eisberg in Sicht"!, und sie durfte an Deck kommen und ihn sich ansehen. Der Oberzahlmeister, der immer so gut für die Leute zu sorgen verstand, ließ für

den Abend einen Kap-Horn-Punsch brauen aus echt französischem Rotwein von der „Valentine“.

„Backbord sechs Strich ein Segler!“, rief plötzlich der Offizier, der im Fleckerstand der „Gneisenau“ den Ausguck hatte, laut herunter, und im Wolkenschleier sahen wir jetzt auch von der Brücke aus ein Vollschiff unter Land gegen westliche Brise aufkreuzen. Die Meldung ging durch Winkspruch weiter an „Scharnhorst“, und während der Verband die Fahrt verlangsamte, schor „Leipzig“ aus, um das fremde Schiff zu untersuchen. Bald kam die Meldung: „Englisches Schiff, englische Ladung, Kohlen!“ Den wertvollen Fang durften wir uns nicht entgehen lassen, wenn wir vorläufig auch noch genügend Brennstoff hatten. „Leipzig“ erhielt daher den Befehl, das Schiff in Schlepp zu nehmen, und das Geschwader schwenkte nach Backbord, um in dem Inselgewirr von Patagonien einen verschwiegenen Ankerplatz aufzusuchen. In der hellen Nacht des südlichen Sommers liefen wir in den Beagle-Kanal ein, benannt nach Darwins Forscherschiff, störten eine Schar von großen Seehunden auf, die von naher Felsplatte mit schnellem Kopfsprung davonstürzten, und ankerten um fünf Uhr früh am 3. Dezember auf etwa 60 m Wasser an der Ostseite der Insel Picton. Der „Drumuir“, so hieß die neue Prise, wurde zwischen „Baden“ und „Santa Isabella“ gelegt, und die so lange entbehrte schmutzige Arbeit begann. Die Schiffe stellten wieder abwechselnd die Mannschaften und wetteiferten in den Tagesleistungen. Zwischendurch kohlten die Kleinen Kreuzer. Wir hatten jetzt schon einige Übung im Leermachen von Segelschiffen, auch taten meine Seeleute wieder gute Dienste. Als feindliches Eigentum mußte das Schiff versenkt werden, und der Kapitän, ein Amerikaner,

fügte sich mit Anstand in sein Schicksal. Er bot dem Admiral sogar ein kleines Modell des „Drumuir" zum Geschenk an, das dieser aber freundlich ablehnte und ihm zur Erinnerung beließ.

Eine kurze, friedliche Zeit waren diese Tage bei der Picton-Insel. Die Herren Jäger schulterten die Flinte und drangen in den Buschwald ein, der den Rand der Insel säumte, und erzählten von menschlichen Spuren und großen verlassenen Schafweiden. Daß wir nicht allein waren in dieser Einsamkeit, sahen wir an fernem Rauch, der täglich drüben in Feuerland am Strande des Beagle-Kanals aufstieg. Wir schlossen auf Hirten. Aber wo Hirten leben, können da nicht auch feindliche Augen sitzen, die uns beobachten, die uns melden? Darum nur schnell fertig werden mit dem, was uns hier festhält! Dreitausend Tonnen Ladung aus einem Segler herauszuholen, ist keine Kleinigkeit, aber die See blieb ruhig, und in der frischen Luft schritt die Arbeit wieder gut vorwärts. Länger als bis Sonntag wollte der Admiral nicht warten; was dann noch drin wäre, sollte als Ballast dienen, damit das Schiff auf seinem Wege zum Grab nicht umfiele. Auch unsere Besatzung bekam noch Zuwachs in dieser Zeit, und wenn es auch nur ein Mann war, so ist seine Einstellung mir doch deutlich in Erinnerung geblieben. Es wurde mir gemeldet, ein Zivilist wünsche mich zu sprechen, und vor mir stand ein junger Bursch, nicht 20 Jahre alt, und erklärte etwa folgendes: „Ich bin nun schon so weit gefahren, von Valparaiso bis Kap Horn, auf der „Seydlitz", um auf einem Kriegsschiff angenommen zu werden, aber niemand will mich haben. Alle sagen, sie hätten genug. Bloß hier war ich noch nicht, und nu will ich endlich eingestellt werden." Auch wir hatten eigentlich genug,

aber je mehr ich dem jungen Mann das klarzumachen suchte, um so beharrlicher wurde er und vertrat mit Geschick seinen Fall. Der Deutsche hat eben, was unsere Feinde immer noch nicht begriffen haben, nicht nur die Pflicht, sondern auch das Recht, seinem Vaterlande mit der Waffe zu dienen. Und wenn dieses Recht so frisch und frei und unter so merkwürdigen Umständen in Anspruch genommen wird wie hier, ist es schwer, „nein" zu sagen. Also wurde der Mann eingestellt als des Geschwaders jüngster Rekrut. Er ist durchgekommen. —

Das ruhige Zusammenliegen gab auch noch einmal Gelegenheit zu kameradschaftlichem Verkehr. Abends, wenn die Arbeit ruhte, besuchte man sich in den abgeblendeten Messen. Die Sänger holten die Laute hervor, und all die gern gehörten Lieder, Graf Eberstein, das Heckenrosenlied und viele andere füllten den Raum; an Fröhlichkeit hat's bis zuletzt nicht gefehlt. Auch der Geschwaderchef blieb nicht immer auf seinem Schiff. Mehrmals kam er bei uns vorbei, in der Dampfpinaß oder gleich in der hinterhergeschleppten Jolle, ohne die man an die Seehundsinsel nicht herankommen konnte, holte wohl auch unseren Kommandanten ab zu gemeinsamer kurzer Streife durch die unberührte Natur. Bei diesem hatte er sich auch am 5. Dezember zum abendlichen Bridge angesagt, den er gern spielte. Wie stets, wenn der Vater im Kriege an Bord kam, stand der Sohn am Fallreep, Graf Heinrich, ein tief angelegter, frischer, tüchtiger Offizier. Der Admiral pflegte ihm dann auf die Schulter zu klopfen und kurze, freundliche Worte zu sagen; viel Umstände liebte er auch dabei nicht.

Am Sonntag, dem 6. Dezember, kohlten wieder „Gneisenau"-Leute auf dem „Drumuir". Ich selbst be-

nutzte den Vormittag, um auch noch mal von Bord zu kommen und mir das Felseneiland anzusehen. Mit einigen Offizieren landete ich in einer kleinen Bucht. Dann marschierten wir mühsam durch kniehohes Gestrüpp, um an die Seehundsplatte am Ostende der Insel zu gelangen. Aber leider war gerade Niedrigwasser und das Nest leer, nur einige Tiere schwammen davor herum. Dafür entschädigte der Blick in eine schmale Schlucht, in der Hunderte von Möven nisteten und sich durch unsere Zudringlichkeit kaum stören ließen. Ich sammelte einige Steine, aus denen ich kleine Weihnachtsüberraschungen machen lassen wollte, Briefbeschwerer oder Ähnliches, als „Erinnerung an Kap Horn". Wurden doch gerade in dieser Zeit Weihnachtsgedanken wieder mächtig rege. Fern im Norden auf Feuerland grüßten Schneeberge zu uns herüber; zu ihren Füßen das Fest zu feiern, wenn man schon nicht daheim sein konnte, schien ein verlockend schöner Wunsch. Der Traum war kurz, die Stunde mahnte zur Rückkehr, denn um 12 Uhr mittags sollte der Verband seeklar sein. Mit der Jolle, die wir von der Anlegestelle hatten herumkommen lassen, waren wir schnell an Bord, nicht ohne einen Arm voll wilder Myrten mit kleinen roten Beeren, als Schmuck der kahlen Kammer.

Pünktlich, wie befohlen, lichteten die Schiffe Anker und gingen in See. „Baden" nahm den fast leeren „Drumuir" in Schlepp, und „Leipzig" versenkte ihn mit Sprengpatronen auf tiefem Wasser außerhalb der Dreiseemeilengrenze; die englische Mannschaft war auf der „Seydlitz" untergebracht worden. Damit war auch dieses Zwischenspiel beendet und wir konnten uns neuen Zielen, neuen Aufgaben zuwenden. Wo würden wir sie suchen? Diese Frage beschäftigte uns seit einiger Zeit natürlich

lebhaft und förderte in der Messe die widersprechendsten Ansichten zutage. Die einen wollten den Feinden ein Schnippchen schlagen und erst mal im südlichen Eismeer bleiben; die Süd-Shetland- und Süd-Orkney-Inseln, Süd-Georgien schienen Ruhepunkte zu gewähren, auf denen wir so bald nicht zu finden sein würden. Je näher man dem Pol ist, um so kürzer ist ja bekanntlich der Weg um die Erde, und wir hätten vielleicht, so meinten sie, dem Zug derjenigen Segler folgen können, denen die Rundung von Kap Horn wegen widriger Winde nicht gelingt, um ostwärts fahrend und die Kerguelen berührend, eines Tages im Indischen Ozean aufzutauchen oder Australien zu beunruhigen. Diesen uns etwas kalt anmutenden Plänen gegenüber waren andere mehr dafür, unsere afrikanischen Kolonien zu entlasten, die wir von Feinden umringt wußten. Aber die Fahrt war weit und die Proviant- und Kohlenbeschaffung auch dort nicht ganz gesichert; gute Ankerplätze für unsere großen Schiffe waren spärlich. Statt den Freunden zu helfen, hätten wir womöglich ihre eigenen geringen Hilfsmittel für uns in Anspruch nehmen müssen. Auch dort hätte uns schließlich wie in Tsingtau das Schicksal blühen können, eingeschlossen zu werden und wegen Brennstoffmangels abrüsten zu müssen, für vollkommen gefechtsfähige Schiffe ein fürchterlicher Gedanke! Da war es schon besser, sich im Angriff auf den feindlichen Handel aufzureiben, denn der Durchbruch nach Deutschland schien uns doch, so sehr unsere Gedanken auch dahin strebten, bei nüchterner Betrachtung ziemlich aussichtslos. Die Möglichkeit, Unheil anzurichten, war ja auch hier groß genug. An der Ostküste von Südamerika entlang, also nicht fern von uns, zog eine der Hochstraßen des Weltverkehrs, und Schiffe, die Getreide und Fleisch von Argen-

tinien nach England und Kohlen von dort nach allen größeren Plätzen dieses Erdteils brachten, waren nicht zu verfehlen.

Was Graf Spee aber auch vorhaben mochte: der Kurs des Geschwaders führte nun einmal, wenn wir nicht nach Westen zurück wollten, an den Falkland-Inseln vorbei, einem wichtigen Stützpunkt der englischen Flotte, der auch den Schiffen des Admirals Cradock Unterkunft und Gelegenheit zur Ausrüstung gewährt hatte. Unser 15 000 Seemeilen langer Kriegsmarsch war doch nur deshalb eine solche Kette von Mühseligkeiten gewesen, weil eigene Stützpunkte, in denen wir hätten ruhig liegen können, womöglich im Schutze von Landbefestigungen, wo wir ohne Sorge vor feindlicher Störung unsere Vorräte hätten ergänzen und frische Kräfte für die Weiterfahrt sammeln können, uns nicht zur Verfügung gestanden hatten. Am eigenen Leibe hatten wir ausgekostet, was es heißt, heimatlos den Ozean zu durchfurchen, sich herumzudrücken an weltentlegener Küste, ohne Schutz vor Wind, Seegang und Entdeckung, als einzigen Rückhalt nur die mitgeführten Dampfer, die nicht immer sehr dafür geeignet waren. Hier bot sich nun die Möglichkeit, nicht nur dem Feinde überhaupt empfindlichen Schaden zuzufügen, sondern gerade der gegen uns selbst zu erwartenden Gegenwirkung den Boden zu entziehen. Gelang es uns, Stanley-Harbour, den Haupthafen der Falklandinseln, als Ausrüstungsplatz für die englische Flotte wenigstens vorübergehend unbrauchbar zu machen, die Vorräte an Kohlen und Lebensmitteln und die Einrichtungen zur Ausbesserung von Schiffen zu zerstören, schließlich auch durch Beseitigung der großen Funkenstation den feindlichen Meldedienst lahmzulegen, so mußten wir selbst freiere Hand gewinnen

für alles, was wir vornehmen wollten. Es war also nach unserer Ansicht sowohl ein Erfordernis des eigenen Schutzes, wie der Erhöhung unserer Aussichten auf weiteren Erfolg, kurz der Stärkung unserer neuen Anfangsstellung im Atlantischen Ozean, daß der Geschwaderchef, wie wir bald nach dem Inseegehen erfuhren, sich zu einem Vorstoß gegen die Falklandinseln entschlossen hatte. Darüber hinaus dachten wir uns auch die moralische Wirkung in der Welt nicht gering, die der geglückte Angriff auf eine alte englische Kolonie haben mußte.

Die Falklandinseln oder Malvinas, so genannt nach der dort wachsenden wilden Myrte, bilden eine Gruppe von über hundert Inseln, von denen Ost- und Westfalkland die bei weitem größten sind. Von kahlen Hügelketten durchzogen, deren höchste Punkte nicht 400 m erreichen, am Rande wild zerklüftet, nahe der südlichen Treibeisgrenze gelegen, bieten sie mit ihrem kühlen, rauhen Klima nicht viel Anziehendes für europäische Siedler. Neben dem Fischfang spielt nur die Schafzucht, die auf dem saftigen Grasland gut gedeiht, eine wirtschaftliche Rolle; ein Deutscher war auch hier wieder bahnbrechend gewesen, im Anfang des vorigen Jahrhunderts. England hatte damals in dem ihm eigenen zielbewußten Drange, sich Außenposten zu sichern, die seiner „uneigennützigen" Weltmachtstellung später einmal von Vorteil sein könnten, auch diese Inseln mit Beschlag belegt, sehr zum Verdruß der Spanier, deren Seemacht ohnehin schon im Niedergang begriffen war, und sehr zum Nachteil des heutigen Argentinien, zu dem sie geographisch wohl zu rechnen sind. Erst mit aufblühender Segelschiffahrt gewannen die Inseln auch für andere Völker an Bedeutung, denn ihre zahlreichen Buchten eignen sich sehr gut zu Not-

häfen für Schiffe, die in den stürmischen Kap-Horn-Winden an ihrer Takelage Schaden erleiden. Aber nur an einem dieser Einschnitte ist im Laufe der Zeit eine Hafenstadt entstanden, die Seglern und Dampfern erlaubt, ihre Vorräte zu ergänzen und kleine Beschädigungen auszubessern, eben Stanley-Harbour im nördlichsten Teil von Ost-Falkland. Ihr und im besonderen allem, was der Gegner dort an Werftanlagen eingerichtet und an Kriegsvorräten aufgestapelt hatte, sollte unser kurzer Besuch gelten. „Gneisenau" und „Nürnberg" waren dazu ausersehen, die Zerstörungen vorzunehmen, während die anderen Kreuzer in einigem Abstande vom Hafen die Arbeit decken sollten.

Bei schönem, klarem Wetter lief das Geschwader an der Südküste von Feuerland entlang, wo wir auf große Entfernung die argentinische Flagge erkennen konnten, und dann weiter an der langgestreckten Staaten-Insel vorbei, dem freien Meere zu. Der Montag verstrich, während wir auf nordöstlichem Kurse die Falklandinseln ansteuerten, mit Vorbereitungen für Landung und Gefecht. Und, ich möchte sagen, in abgeklärter Gewißheit, daß der kommende Tag uns so oder so erneut auf die Probe stellen würde, gingen wir alle früh zur Ruhe.

XI. Die Schlacht bei den Falkland-Inseln.

Wie beim Einlaufen in den Pictonsund war es wieder eine helle Nacht, und die Sichtigkeit der Luft, die dem neuen Tage das Gepräge geben sollte, schien schon zu früher Stunde außerordentlich groß zu sein. Von etwa 2 Uhr an am Morgen des 8. Dezember konnten wir auf dem nördlichen Horizonte dunkle Flecke sehen. Im Anfang weiß man oft nicht: Ist's Land? Sind's Regenwolken? Bald aber erkannten wir ihre Natur: es war Land, Falkland!

Um 5 Uhr trennten sich „Gneisenau" und „Nürnberg" vom Geschwader, um den geplanten Handstreich auszuführen. Mit erhöhter Geschwindigkeit ging's nun nach Norden, und während die anderen Schiffe, die auf dem alten Kurse weiterliefen, allmählich immer kleiner wurden, bis schließlich nur noch ihre Rauchfahnen über der klaren Kimm sichtbar blieben, wuchs vor uns das Ziel der Fahrt Stunde um Stunde aus dem Wasser. Längst war der Tag da, und im Schiff wimmelte es von Leuten, die sich für ihre besondere Aufgabe rüsteten. Im Landungsanzug mit Gamaschen kam der eine, im sauberen Gefechtspäckchen mit der Nasenbinde der andere, sog nach gutem Frühstück auf der Back oder dem Aufbaudeck die frischkalte Morgenluft ein und witterte hinüber zur eng-

lischen Küste, deren Zacken, Buchten und Erhebungen auf der Kommandobrücke mit Kompaß, Doppelglas und Karte bestimmt wurden. Die See war ruhig; nur leichte nordwestliche Brise kräuselte die Oberfläche, über der ein hellblauer Himmel sich wölbte. Da begann recht voraus, wo der Leuchtturm von Kap Pembroke auf vorgeschobener, niedriger Landzunge die Einfahrt bezeichnet und durch Luftspiegelung gehoben, mitten im Wasser zu stehen schien, eine dünne Rauchsäule vom Horizonte sich abzuheben und wanderte bald nach Backbord aus, dem Stanley-Hafen zu. Dieser selbst wie auch das langgestreckte Vorbecken Port-William blieb dem Einblick von Süden durch lange Hügelketten entzogen. Während wir näher kamen, wurde es aber auch dort lebendig. Hier und da quollen schwarzgelbe Schwaden hinter den Dünen hervor, ballten sich zusammen, breiteten sich aus, so daß es wiederum schien, als wären Vorräte angesteckt worden, die nicht in unsere Hände fallen sollten. Bemerkt hatte man uns jedenfalls, denn von den Mastspitzen, die vereinzelt aus den Rauchwolken hervorlugten, lösten sich jetzt zwei ab und zogen langsam nach Osten, dem Leuchtturme zu. „Gneisenau" und „Nürnberg" vermehrten sofort die Fahrt, um den auslaufenden Kreuzer womöglich noch in der Einfahrt zu fassen, denn daß es sich um Kriegsschiffe handelte, die dort im Schutz von Rauch und Land verborgen lagen, war nicht mehr zweifelhaft. Erst zwei, dann vier, dann sechs Schiffe glaubten wir nacheinander auszumachen und meldeten sie durch Funkspruch an „Scharnhorst". Graf Spee hatte aber wohl, entsprechend unserer Aufgabe, keineswegs die Absicht, hier vor den Falkland-Inseln eine Schlacht zu liefern. Da die Gegner uns teils an Geschwindigkeit, teils an Gefechtskraft unterlegen zu sein

schienen, konnte er hoffen, sie alle bis zum Abend abzuschütteln, falls sie uns folgen sollten. Im Vertrauen auf den guten Zustand unserer Kessel und Maschinen und auf das tapfere Personal, das sie bediente, befahl der Admiral daher, die Unternehmung abzubrechen und auf das Flaggschiff zu sammeln. Noch ehe wir die paar Schuß erwidert hatten, die aus dem inneren Hafen heraus als Willkommgruß neben uns ins Wasser fielen, drehten beide Schiffe auf östlichen Kurs und vereinigten sich nach etwas über einer Stunde mit dem Geschwader. Gemeinsam ging die Fahrt weiter. Die Geschwindigkeit wurde gesteigert, wie die neu angesteckten Kessel es gestatteten, der Kurs allmählich nach Steuerbord geändert, wie die Rücksicht auf unsere im Süden stehenden Begleitschiffe es zuließ.

Aber der Herrgott, der uns bisher so sichtlich beschirmt, hatte es anders bestimmt. Er ließ die Sonne mit unnachgiebiger Klarheit leuchten, schickte weder Wind noch Regenwolken, so daß die Sichtigkeit der kalten Luft wohl alles übertraf, was seemännische Erfahrung für möglich gehalten hätte. Damit mußten wir uns abfinden, und nachdem wir dem Löwen auf die Tatzen geguckt hatten, seinen Sprung nach besten Kräften auffangen. Es dauerte auch nicht lange, daß er seine Stärke ahnen ließ. Aus der Zahl unserer Verfolger begannen zwei Schiffe sich abzuheben, die augenscheinlich größer und schneller waren als die anderen, denn ihr Rauch war dicker, wurde massiger. Wieder suchten alle Ferngläser nach Merkmalen auf den fast ganz in Qualm gehüllten Rumpfen. Sind's Japaner? Sie müßten ja an uns vorbeigelaufen oder von der anderen Seite des Atlantik herübergekommen sein. Ich glaubte nicht daran. Unsere gelben Widersacher waren viel zu schlau, anders als aus der Entfernung bei der Jagd auf uns

mitzuwirken und etwa ihre wertvollen Gefechtseinheiten unnütz aufs Spiel zu setzen, soweit ab von ihren eigenen ostasiatischen Interessen. Blieb nur die Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit, daß es englische Schlachtkreuzer waren, die wir da hinter uns hatten, und das war eine bittere, sehr bittere Erkenntnis. Man — würgte — etwas — am — Kragen, schluckte sie herunter und straffte sich, denn sie bedeutete Kampf auf Leben und Tod oder besser Kampf um ehrenvollen Tod! „Glaubt nicht, daß es immer so glatt geht wie bei Coronel, es kann auch mal anders kommen!", diese Mahnung trat wieder deutlich vor meine Seele, während wir in fliegender Fahrt dahinbrausten, daß der weiße Schaum an den grauen Schiffsleibern emporspritzte. Einmal mußte es ja sein, warum nicht heute lieber statt morgen? Wie sagten wir doch? Wir sind Streiter des Vaterlandes. Ihm gehört unser Leben. Nicht es durchzubringen, es einzusetzen ist unsere Aufgabe. Wir hatten kein Vorrecht vor denen daheim, mit Samthandschuhen angefaßt zu werden, und das alte Gesetz des Seekrieges, daß schwächere und langsamere Schiffe stärkeren und schnelleren im freien Wasser und hellen Tageslicht unterliegen, mußte sich heute an uns erfüllen. Es hatte keinen Zweck, sich darüber irgendwelchen Täuschungen hinzugeben, denn der Himmel blieb klar, kein Wölkchen zeigte sich als Ankündigung schlechten Wetters, kein Nebelschleier, der uns liebevoll hätte aufnehmen, der Sicht des Feindes hätte entziehen können. So wurde bei der Musterung am späten Vormittag auch die Mannschaft darauf hingewiesen, daß es ein heißer Streit werden würde, und ruhig und in festem Willen, als Deutsche zu kämpfen und zu sterben, sahen wir den nächsten Stunden entgegen.

Um die Mittagszeit standen die beiden Schlachtkreuzer, etwas zueinander gestaffelt, an Backbord achteraus von uns auf etwa 170 Hektometer, vier andere Kreuzer weiter zurück und seitlich herausgesetzt, während die Rauchfahnen zweier weiterer Schiffe vom Hafen aus in südlicher Richtung auswanderten, wo wir „Seydlitz", „Baden" und „Santa Isabella" vermuteten. Zur üblichen Stunde, um 11 Uhr 45 Minuten, wurde die Mahlzeit eingenommen, wenn es auch diesmal stiller dabei zuging als sonst; war doch jeder mit seinen eigenen Gedanken beschäftigt. Als wir noch bei Tische saßen, grollte ferner, dumpfer Donner zu uns herein, Trommel und Horn fielen ein und riefen uns auf die Gefechtsstationen. Ein kurzer Händedruck hier und da, ein männliches Abschiedswort zwischen Freunden, die sich besonders nahestanden, dann war die Messe leer.

Ich ging zunächst auf die Brücke zum Kommandanten, um seine letzten Befehle einzuholen und mich über die Lage zu unterrichten, ehe ich in mein eisernes Verließ hinabstieg. Das vorderste Schiff des Feindes, das noch über 160 Hektometer ab war, hatte auf das letzte von uns, die „Leipzig", das Feuer eröffnet, und links und rechts von ihr zeigten hohe Wassersäulen, daß schweres Geschütz gegen uns stand. Auch neben „Scharnhorst", die hinter der „Gneisenau" lief, schlugen jetzt Geschosse ein: der Feind hatte seine Gefechtsentfernung erreicht und die „Aufforderung zum Kampf" herübergebrüllt. Aber so einfach uns nacheinander abschießen lassen wollten wir doch nicht. Was an Todesmut in den Besatzungen steckte, mußte heraus, wenn auch die Übermacht uns zu erdrücken schien, so verlangte es die Ehre der siegreich durchlöcherten, über uns wehenden Flagge von Coronel! Darum drauf und dran, wo und wie unser Führer es haben will!

Die Kleinen Kreuzer noch länger festzuhalten, hatte jetzt keinen Zweck mehr. Also entließ sie der Geschwaderchef, sicher wohl schweren Herzens, und warf sich, um ihnen die Loslösung zu erleichtern, mit „Scharnhorst" und „Gneisenau" dem soviel stärkeren Feinde entgegen. Während wir „Leipzig", „Nürnberg" und „Dresden" nachschauten, die in kurzem Bogen nach Steuerbord abdrehten und sich schnell entfernten, um sich einzeln durchzuschlagen, ging „Gneisenau" mit Hartbackbord-Ruder in das Kielwasser des Flaggschiffes, das ebenfalls nach Backbord auf nordöstlichen Kurs drehte. Wir konnten noch sehen, daß die weiter zurückstehenden feindlichen Schiffe die Verfolgung unserer Kleinen Kreuzer aufnahmen. Dann waren wir mit den Schlachtkreuzern, die zur „Invincible"-Klasse gehörten, allein, und das eiserne Würfelspiel konnte beginnen. Nur ein Dreimaster, der, von der Mittagssonne beleuchtet, mit vollen Segeln in unserer Nähe vorbeizog, wurde Zeuge des sich entspinnenden, ungleichen Kampfes.

Kaum hatten beide Linien sich auf dem neuen Kurse geordnet, da fegte auch schon — es muß bald nach ein Uhr gewesen sein — die erste Breitseite der „Scharnhorst" über das Wasser und schlug auf dem englischen Flaggschiff ein, auf 154 Hektometer! Wer hätte je früher an solche Gefechtsentfernung gedacht, lag sie doch an der äußersten Grenze der Reichweite unserer Geschütze! Hoch reckten sich die Mündungen, um die größte Erhöhung zu finden; im übrigen war es das alte Bild ruhigen Arbeitens auf allen Stationen. Die Munitionsaufzüge polterten wieder in den an der Zentrale vorbeiführenden Schächten; dumpf tönte über unseren Köpfen das Getrampel der Munitionsmanner, die Granaten und Kartuschen in Empfang nahmen, in die Lauf-

katzen setzten und mit ihnen davonjagten, um sie an die Geschütze abzugeben. Das Surren der Windmaschinen erfüllte die Luft. Die Umdrehungsanzeiger spielten um 115, also liefen wir über 21 Seemeilen. Kommandoworte schallten aus dem Turm zu uns herunter. Befehlsgeber knarrten. An den Sprachrohren pfiff es und meldete, und der Boden der Zentrale wippte und zitterte bei jeder Salve, die dröhnend aus dem Schiffe ging. Schlachtmusik, schönste Musik! Sie beruhigte die Nerven nach der spannenden Erwartung des langen Vormittags, machte aus Männern stahlharte Kämpfer und schweißte mit jedem Schuß, der ein Rohr verließ, und mit jedem Schlag, der uns traf, die Besatzung noch inniger zusammen in unbeugsamem Willen zu höchster Leistung. Noch war der Feind beim Einschießen. Noch fielen die 30,5-cm-Geschosse, die jedes seiner Schiffe aus acht Geschützen zu uns herüberschickte, rechts und links von uns nieder, warfen masthohe Garben auf, die uns, wenn der Wind sie herübertrug, mit Wasser überschütteten. Dann kam der erste Treffer. Er streifte den dritten Schornstein und krepierte auf dem Aufbaudeck über der Steuerbord achteren 21-cm-Kasematte. Große Sprengstücke schlugen durch die 15-cm-Kasematte und das Panzerdeck bis in den Kohlenbunker. Einem Unteroffizier wurden beide Unterarme abgerissen, ein Befehlsübermittler wurde schwer verwundet, andere Leute litten weniger, ein Heizer der Leckwehr im Seitengang fiel. Blut! Das erste Blut im Kriege, und der erste Tote, der mir gemeldet wurde. Jungs, paßt auf, es wird Ernst heute! Aber die paßten auf: nahmen die Gummibinde zur Hand zur schnellen Stillung, halfen und verbanden, wie sie's gelernt hatten, und die Krankenträger kamen und brachten den Ärzten zu, was sich allein nicht mehr fort-

bewegen konnte. Kameraden legten den Körper des Gefallenen in die Schmiede. Andere Leute griffen an, um den Schaden am Schiff zu beseitigen. Unter Deck hatte sich ein eiserner Ring gelöst, der zum Ansetzen der Kohlenschütten diente und nun das 21-cm-Geschütz am Schwenken hinderte; das Trittblech war verbogen. Schnell fort mit beidem, die Splitter herausgesucht, die sich im Räderwerk verloren hatten, und das Geschütz wieder klar gemeldet! Auch der Schornstein war bald geflickt, so daß der Zug der Kessel keine Einbuße erlitt. Der zweite Treffer folgte, riß die Backbord-Bordwand auf, wo das Mitteldeck war, und verwüstete, was er fand, ohne jedoch unserer Gefechtskraft Abbruch zu tun. Dann kam die Meldung, daß es im Achterschiff eingeschlagen habe, aber ein Volltreffer war das nicht. Nur ein großes Sprengstück, das von einem Kurzschuß herrühren mußte, war dicht über Wasser ins Schiff getreten, hatte das schräge Panzerdeck geöffnet und die darunterliegende Munitionskammer heimgesucht. Aber auch hier war die Geistesgegenwart zu Hause. Es roch nach Brand, also schnell durch den Schacht die Leute rausgezogen, die sich schon wieder erholt hatten von kurzer Betäubung, und die Kammer geflutet, damit sie nicht in die Luft flog und größeren Schaden anrichtete. Sie enthielt in der Hauptsache Munition für die leichten Geschütze, die bei den großen Entfernungen heute doch nicht zum Tragen kommen konnten. Ja, wenn d i e nicht gewesen wären, diese überaus großen Schußweiten, hätten wir den Engländern besser zeigen können, was unsere Geschütze leisteten. Mit Mühe gelang es dem Geschwaderchef vorläufig noch, durch Heranliegen an den Gegner den Abstand etwas zu verringern. 150, 140, 130, 120, ja sogar 110 Hektometer wurden nach und nach gemessen,

so daß die Beobachtung der Aufschläge am Ziel etwas leichter und die Salvenfolge schneller wurde. Dann aber mußte der englische Admiral an der besseren Wirkung unserer Artillerie wohl gemerkt haben, wessen wir fähig waren, und — drehte nach dreiviertelstündigem Kampf nach Norden ab! Der Tag war noch lang und der Sieg ihm ja sicher. Je billiger und gefahrloser er ihn errang, um so besser für ihn, um so grausamer aber für uns. Er hatte die Windseite inne. Seine Schiffe waren also, von uns aus gesehen, in dichten Rauch gehüllt und konnten nur schlechten Ausblick auf uns haben. Wollte er seine Stellung verbessern? Etwa uns verleiten, ihm zu folgen und dann mit seiner überlegenen Geschwindigkeit uns umgehen? Oder wollte er seine Feuer in Ordnung bringen, die augenscheinlich viel Öl brannten? Nun, Graf Spee folgte ihm nicht, sondern drehte ebenfalls ab, nach Süden, wo am ehesten diesiges Wetter zu erwarten war. Jede Minute, die wir gewannen, ehe es Nacht wurde, konnte über unser Schicksal entscheiden. Noch waren die Maschinen unbeschädigt und leisteten ihr Bestes, wenn auch unsere Schiffe nach so langem Aufenthalt in den Tropen ihre volle Geschwindigkeit wahrscheinlich nicht mehr ganz erreichten.

Mit höchster Fahrt liefen beide Gegner auseinander, und wir fanden in der entstehenden Gefechtspause Zeit, unsere Beschädigungen in Augenschein zu nehmen und dem Admiral darüber Meldung zu machen. Die Störung in den Kasematten war schon beseitigt, als ich hinkam, aber auf dem Mitteldeck sah es toll aus. Die Bordwand klaffte weit auf. Winkeleisen, Schienen und Decksplatten waren zerbrochen, verbogen, aufgerollt, durcheinander geworfen. Beide Kutter, die in ihren Klampen gestanden hatten,

waren zertrümmert; der Ruderbarkaß fehlte das Heck. Aus den Booten hatte sich das Seewasser über das Deck und durch ein großes Loch in die ehemalige Fähnrichsmesse ergossen und hatte gelöscht, was da an Kleidern und Kojen angefangen hatte zu brennen. Durch die Anrichte der Offiziermesse waren Sprengstücke geschlagen und hatten auf dem gedeckt verlassenen Mittagstische aufgeräumt. Unsere kleinen schwarzen Ferkel wälzten sich getroffen am Boden, bis ein mitleidiger Pistolenschuß sie hinstreckte. Aber die Gans war lebendig geblieben und schrie zwischen verstreuten Kartoffeln, und die Tauben flogen arglos umher und setzten sich auf den zerschossenen Schornsteinmantel, ein Bild des Friedens mitten im Graus des Krieges. Schnell wurde beseitigt, was den Verkehr etwa stören konnte, denn viel Zeit schien uns der Gegner nicht lassen zu wollen. Er hatte geschwenkt und die Verfolgung wieder aufgenommen und schob sich langsam, aber stetig an uns heran. Auf etwa 170 Hektometer eröffnete das vorderste Schiff das Feuer von neuem. Doch da hinzuhauen, lag für uns außer aller Möglichkeit. Obgleich die feindlichen Aufschläge in unserer Kielrichtung v o r der „Scharnhorst" lagen, wartete der Geschwaderchef ruhig, bis wieder 150 Hektometer gemessen wurden. Dann drehte er nach Backbord und nahm etwa um 2 Uhr 30 Minuten den neuen Kampf an. Wieder liefen beide Linien mit höchster Fahrt nebeneinander her. Wieder klebte im achterlichen Winde dichter Schornstein- und Pulverqualm am Ziel, so daß außer den Masten meist nur das Heck zu sehen war. Wieder versuchten wir, den Abstand zu verringern, aber diesmal hütete der Feind sich wohl, uns zu nahe kommen zu lassen, und wir wurden uns bewußt, daß die Vernichtungsschlacht jetzt begonnen hatte,

daß es aus sein würde mit fröhlicher Seefahrt und Kreuzerkrieg, daß heute die Sonne unser stolzes Geschwader zum letzten Male beschien. Aber darum gab keiner nach. Vom Kommandanten, der bei uns die Lage wohl am besten übersah, strömte die Ruhe ins Schiff. Kein hastiges Wort, kein überstürzter Befehl wurde laut. Sicher und gleichmäßig folgten sich die Kommandos der beiden Artillerieoffiziere, deren Besonnenheit den Ausschlag geben mußte für den Erfolg, den wir etwa noch erringen konnten. Wie sie es gelernt hatten, man kann es nur immer wieder betonen, luden, zielten, schossen die Leute, beseitigten Störungen, ob auch die Splitter einherflogen; schaufelten Kohlen, kämpften gegen Wassereinbruch, Feuer und Rauch; trugen tote Kameraden aus dem Weg, denn der Tod hielt jetzt mächtige Umschau im Schiff, wen er zuerst und wen zuletzt er mitnehmen sollte. Eine Granate fuhr ins Kombüsendeck, das zwischen den 21-cm-Kasematten die Mannschaftsküche barg und an den Seiten Befehlsstände der Artillerie. Ein gewaltiger dumpfer Knall ertönte dort, berstender Stahl klang dazwischen, Rauch und Dampf erfüllte den Raum und entwich durch das weitgeöffnete Deck. Der Batteriekommandeur, dessen Erzählung ich hier folge, war mit seinen beiden Beobachtern im Befehlsstand zu Boden geworfen worden, aber Hängematten hatten die größte Gefahr von ihnen abgehalten. Sie rafften sich auf und erblickten ein Bild der Zerstörung: die Blechwände der Kombüse waren in alle Ecken gefegt, die großen Kochkessel waren zertrümmert, die Menschen — Reserven und Krankenträger — tot, verstümmelt, vom Luftdruck fortgeschleudert, zerquetscht; die Kleider waren in den Nähten geplatzt oder ganz vom Körper gerissen. Aber war das auch ein schwerer Verlust,

noch lebten die Geschütze und konnten auch von anderer Stelle aus geführt werden. Ihre Bedienungen hantierten, als wenn nebenan nichts geschehen wäre. Auf allen Gesichtern, berichtete der Offizier mir weiter, lag der Ausdruck ernster Entschlossenheit, sogar grimmiger Freude, den verhaßten Engländer, dem man das Leben so teuer wie möglich verkaufen wollte, endlich einmal wieder vor der Kanone zu haben. In allen Kasematten dasselbe Bild: Leute mit geschwärzten Gesichern und Armen in erstickendem Pulverdampf geschäftsmäßig ihr Handwerk verrichtend; krachende ein- und auslaufende Geschütze; dazwischen ermunternde Zurufe der Offiziere; eintönige Meldungen der Befehlsübermittler und das schrille Läuten der Salvenglocken. Unkenntliche Leichen beiseite gelegt und wenn Zeit war, mit einer Flagge zugedeckt; an den Wänden Blut und Gehirnspritzer. Aber wer achtete darauf! Der Kampf war in vollem Gange, das ganze Nervensystem so ganz auf ihn eingestellt, und Treffer fielen jetzt reichlicher als bisher. Die große Gefechtsentfernung brachte es mit sich, daß die Geschosse in steilem Winkel kamen und daher mehr die dünnen Panzerdecks als den starken Seitenschutz durchschlugen. Sie fanden so leichter den Weg ins Schiff und richteten auch in den unteren Räumen beträchtliche Verheerungen an. Zwar konnte der Kommandeur der 15-cm-Kasematten mit seinen braven Leuten, die kaum einen minder schweren Stand hatten als die Kameraden oben, dem Feinde noch Schuß um Schuß zurückgeben. Aber die im gleichen Deck stehende Funkenbude wurde zertrümmert, einem Unteroffizier dort der Kopf abgerissen. Eine andere Granate drang in den hinteren Gefechtsverbandplatz und befreite die Verwundeten von ihren Leiden. Der Oberstabsarzt fiel hier,

und der Geschwaderpfarrer endete sein dienstfreudiges Leben.

Auch die Schwimmkraft des Schiffes wurde jetzt ernstlich angegriffen, denn heftige Erschütterungen meldeten in der Zentrale schneller als die Sprachrohre Unterwassertreffer durch feindliche Kurzschüsse. Der mittlere Heizraum lief so schnell voll, daß nicht alle Leute die Notausgänge mehr erreichen konnten. Ein anderer folgte bald, wenn das Wasser hier auch etwas langsamer eindrang. Ob auch alle Pumpen arbeiteten, die Geschwindigkeit des Schiffes nahm doch ab, der Tiefgang nahm zu, und wir erhielten trotz Gegenflutens etwas Schlagseite nach Steuerbord.

Gegen drei Uhr nachmittags machte der Feind einen neuen Versuch, die ihm ungünstige Windseite an uns abzugeben, und wendete nach Backbord auf Gegenkurs. Wären wir weitergelaufen, so wäre ein Kreisgefecht entstanden und hätte uns des Vorteils unserer Stellung beraubt. Graf Spee folgte deshalb der Bewegung und schwenkte kurze Zeit später nach Backbord, so daß beide Linien sich bald wieder auf südwestlichem Kurs gegenüberstanden. Dadurch wechselten die Ziele, denn „Gneisenau“ bekam das feindliche Flaggschiff als Gegner, während der zweite Schlachtkreuzer jetzt von „Scharnhorst“ unter Feuer genommen werden mußte.

Als wir in der Schwenkung an der „Scharnhorst“ vorbeiliefen, lag auch sie schon tiefer als sonst und hatte leichte Schlagseite nach Backbord. Im Vorschiff klaffte ein weites Loch, ein ähnliches auf der Schanze. Schornsteine waren umgefallen, Rauch quoll empor, Flammen leuchteten durch Schußlöcher und Seitenfenster aus dem Innern. Aber wütend und ohne Unterbrechung krachten und donnerten ihre Geschütze; die Steuerbordseite war ins

Gefecht getreten und griff mit frischer Kraft ein. Doch ihr Schicksal schien besiegelt. Langsamer ging sie durchs Wasser und litt schwer unter dem feindlichen Eisenhagel. Dann fühlte der Geschwaderchef wohl das Ende seines Flaggschiffes nahen. Hatte er sich vorher mit den Großen Kreuzern für die Kleinen geopfert, so tat er es jetzt mit der todwunden „Scharnhorst" für die „Gneisenau". In dem ehernen Willen, das letzte aus ihren Kampfmitteln herauszupressen, so lange sie noch schwamm, und dadurch unserem Schiff das Entkommen zu ermöglichen, ließ er sie nach Steuerbord auf den Gegner zudrehen, vielleicht daß ein Torpedoschuß ihm noch Abbruch tun könnte! Welch schwerer, aber welch großer Entschluß! Das unbedingte Vertrauen, das der Verband von jeher in den Geschwaderchef gesetzt hatte, auch wo er seine Gründe und Ziele nicht kannte, Graf Spee gab es mit diesem Einsatz seiner Person tausendfach zurück. Wieder liefen wir an der „Scharnhorst" vorbei. Das Wasser reichte jetzt schon fast zu den vorderen Außendecks. Vorn und hinten im Schiff wüteten Brände, aber die Admiralsflagge wehte stolz am Fockmast, und die Kriegsflagge an Großmast und Gaffel. Allmählich legte sie sich nach Backbord über, senkte sich vorn immer tiefer. Als der vordere Turm noch etwa 2 Meter über Wasser war, feuerte er den letzten Schuß, dann drehten sich die Schrauben in der Luft, und das Schiff glitt schräg nach vorn schnell in die Tiefe, einige tausend Meter hinter uns. Eine hohe Wolke von Kessel- und Pulverdampf, gemischt mit Rauch und Kohlenstaub, blieb masthoch über dem Wellengrab stehen. „Scharnhorst" erwartet die „Gneisenau"!", schien sie zu mahnen. Ein Gefühl grenzenloser Vereinsamung, als wenn man in

ödem Land seinen einzigen Gefährten und Freund verloren hat, überkam alle, die das Ende beobachtet hatten; legte sich auch mir auf die Seele, der ich in der Zentrale auf die Frage „Was macht „Scharnhorst"?" von der Brücke erfuhr: „Ist untergegangen!". „Ist untergegangen!", meldete leise der Steuermannsmaat, versteht Ihr wohl? Nicht etwa „Scheint untergegangen!" oder „Ist vielleicht untergegangen!", sondern die nackte, bare Tatsache wurde so mit zwei ganz bestimmten Worten mitgeteilt, daß daran nicht zu rütteln war. Wir sprachen darüber nicht in unserem engen Raum. Jeder las in den Augen des anderen, wie sehr diese Kunde ans Herz griff, paßte auf seinen Dienst wie vorher und schloß nur noch kräftiger mit dem Leben ab. „Drei Strich Steuerbord!", hatte der Kommandant befohlen. Er konnte das großherzige Anerbieten des Admirals nicht annehmen, weil wir dazu selbst schon viel zu sehr gelitten hatten. Also lag er an den Gegner heran, um die Entfernung zu verringern.

Zwei Schlachtkreuzer hatten wir jetzt gegen uns, und ein drittes Schiff meldete sich mit Gekläff und Gebell, ein Panzerkreuzer der „Hampshire"-Klasse, und schoß mit 19-cm-Geschützen von hinten in uns hinein, als wenn die beiden noch nicht genug gewesen wären. Einer der Großen trennte sich von seinem Bruder und umging uns in weitem Bogen. Nach und nach fielen unsere Steuerbord-Geschütze aus. Der Panzer der hinteren 15-cm-Kasematte wurde durchschlagen, und als der Rauch sich verzogen hatte, fand man die Leute tot und das Geschütz nicht mehr verwendungsfähig. Ein anderes Geschoß krepierte auf dem Aufbaudeck gerade über dem Bodenstück des vorderen 21-cm-Geschützes, fegte die Bedienung wie Kleiderbündel hinweg, warf sie zum Teil in die darunter liegende vordere

15-cm-Kasematte, öffnete sich den Weg in die Backbord-21-cm-Kasematte und tötete auch dort fast die ganze Mannschaft auf einmal. Der Batteriekommandeur kam, wie auch sein junger Leutnant, die beide in der Nähe des Einschlages gestanden hatten, nur durch ein Wunder mit dem Leben davon. Blutbespritzt und verwundet wurde er unter Leichen hervorgezerrt und durch kalten Wasserstrahl der Betäubung entrissen. Was er rings um sich sah, ist zu viel, zu grausig, um wiedergegeben zu werden. —

Langsam nahm die Widerstandskraft des Schiffes ab, wie ein Rundgang durch die unteren Räume zu dieser Zeit mich überzeugte. Trümmer häuften sich und Tote, eisiges Wasser tröpfelte hier, stürzte dort in Bächen durch Luken und Schußlöcher, löschte Brände und durchnäßte die Kleider der Leute. Wo noch die Möglichkeit bestand, ein Geschütz wieder schußfertig zu machen, wurde es versucht. Reserven wurden herangeholt, um die Ausfälle zu ersetzen; Munition wurde mit der Hand herbeigeschleppt, wo die Aufzüge versagten. Da drehte die „Gneisenau", der die inzwischen beschädigten Maschinen nur noch wenig Fahrt geben konnten, unter dem Einfluß einer Ruderstörung, die das Feuer der hinter uns stehenden Feinde verschuldet hatte, langsam nach Backbord. Dichter Rauch klebte am Schiff und verdeckte den Ausblick auf das feindliche Flaggschiff. Aber die anderen waren zu sehen und wurden nun von den Backbord-Geschützen, so gut es noch gehen wollte, unter Feuer genommen, bis auch diese schweigen mußten. Der hintere Turm stand schon lange fest, nur der vordere hatte noch nichts abbekommen und feuerte allein weiter, solange er Munition hatte. Aber die wurde jetzt knapp, und die Zufuhr von den anderen Geschützen auf zerschossenen Wegen

war umständlich und zeitraubend. So wurde es stiller im Schiff, denn auch der Gegner stellte sein Feuer ein, wohl in dem Glauben, es sei schon zu Ende mit uns. Da blitzt es auf der Back noch einmal zornig auf, der letzte Schuß, den man hat heranbringen können, fährt aus dem vorderen Turm, und die Granate bohrt sich, wie wir später erfahren sollten, der „Invincible" tief in den Leib. Neues Feuer des Feindes ist die Antwort, schlägt in den vorderen Gefechtsverbandplatz, reißt die Bordwand des Vorschiffes auf; jeder Schuß muß nun ein Treffer sein, denn die Hunde haben das Wild zu Tode gehetzt und nähern sich behutsam, ihm den Rest zu geben. Dann verstummt der Donner allmählich, die blutige Arbeit ist getan, und es gilt, das noch schwimmfähige Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen und die Überlebenden dem Vaterlande nach Möglichkeit zu erhalten. Der Mannschaft wird befohlen, an Deck zu kommen und schwimmende Gegenstände zur Hand zu nehmen. In vollkommener Ruhe werden die Gefechtsstationen verlassen, verwundete Kameraden nach oben mitgenommen. Treppen und Niedergänge gibt es kaum noch, aber an manchen Stellen bieten durcheinandergeworfene Eisenteile eine Stütze zum Aufstieg durch das zerrissene Deck.

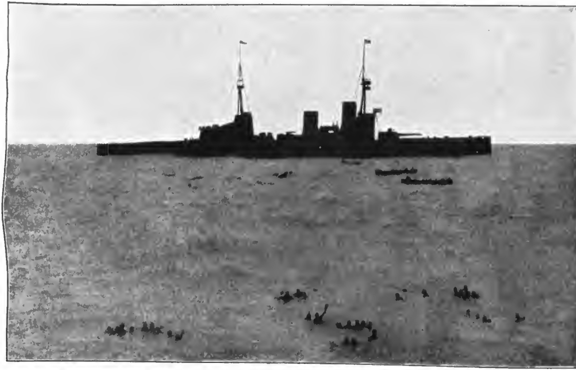
Ich wollte selbst als letzter die Zentrale verlassen, aber der Zweite Torpedooffizier stand da und mühte sich an seinen Sprachrohren und erklärte auf Befragen, er habe noch keine Meldung, daß alle seine Leute den Befehl bekommen hätten, die Torpedoräume zu verlassen. Treue auch im sinkenden Schiff zwischen Offizier und Mann! Sie ist so selbstverständlich in der Marine, aber doch schön zu erleben. So ließ ich den Offizier zurück mit der Weisung, mir schnellstens zu folgen, und stieg den langen,

engen und dunklen Panzerschacht empor ans Tageslicht. Der Kommandostand war wie die Brücke unversehrt; der Rudergänger und die Posten standen vollzählig, wo sie hingehörten, in Erwartung weiterer Befehle. Aber ein Blick über das gekrängt daliegende Schiff lehrte, wie es hier oben zugegangen war. Der vordere Schornstein war nach Steuerbord umgeknickt; die anderen drei zeigten Löcher, Beulen und rote Mennigeflecke, wo die graue Farbe abgesprungen war. Die Großfunkenstänge war bis auf den Flaggenknopf durchgerutscht und hatte die zerfetzte Flagge eingeklemmt. Die Kriegsflagge am Fockmast war weggeschossen, aber die schwarzen Fahrtbälle saßen noch dicht unter der Raa, in der Stellung für „Äußerste Kraft voraus!" Gebrochenes Tauwerk hing aus der Takelage, lose Flaggleinen wehten im schwachen Winde. Zerstörte Geschütze der leichten Artillerie reckten die Mündungen in die Luft, Sprengstücke lagen umher. Durch weite Öffnungen im Deck und der Bordwand kletterten Menschen aus dem Schiff, schwarze aus Bunkern und Heizräumen, kampferhitzte von den Kanonen; alle ruhig, sachgemäß, wie zur Musterung. In den zerschossenen Booten standen Offiziere und verteilten Holzwerk und Bojen, andere leiteten an den Kasten die Ausgabe der Hängematten. Die Mannschaft strebte nach vorn und, als das Schiff sich langsam überlegte, auf die höhere Backbordseite, kletterte von da auf die Außenbecks hinunter und bereitete sich vor, von Bord zu gehen. Von drei Seiten eilten die Engländer heran. Manche geballte Männerfaust reckte sich da aus der Menge, und in derben Seemannsflüchen schaffte sich die Wut der Leute Luft. Dann brachte der Kommandant, der mit der ihm eigenen Ruhe bis zuletzt seine klaren

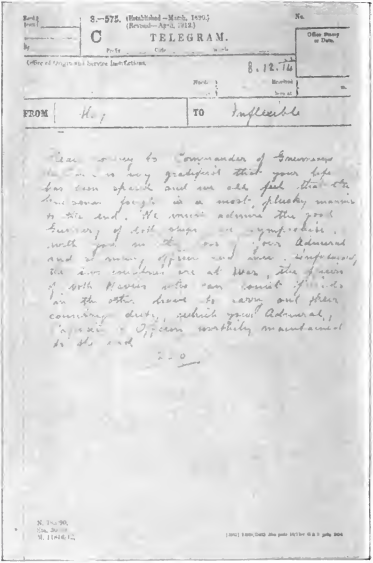
Befehle gab, drei Hurras aus für Seine Majestät den Kaiser und „Unsere gute, tapfere „Gneisenau"!" und ließ die Versenkung des Schiffes einleiten. Unsere Mannschaft, die an Ausdauer und Kampfesmut wirklich das letzte hergegeben hatte, fiel begeistert ein, und „Deutschland, Deutschland über alles!" klang mit alter Kraft über das Schiff, und danach das Lied auf die Flagge schwarz-weiß-rot, die zerschossen an Großmast und Gaffel wehte.

Auf den Befehl: „Alle Mann von Bord!" rutschten und sprangen die Leute an der Außenseite ins Wasser. Immer schräger legte sich das Schiff; ich mußte mich an der Backbord-Brückenwand schon ordentlich festhalten, um nicht nach Steuerbord hinüberzugleiten. Mein treuer Bursche half mir noch die Kleider abzutun, da holte die „Gneisenau" schnell weiter über, und das Kentern begann. Mit vollem Bewußtsein durchlebte ich, was kam. Ich lag jetzt mit der Brust schon außen auf der Reling und fühlte das Schiff unter mir weichen. Näher und näher hörte ich das Rauschen und Branden des Wassers und stellte meine Gedanken darauf ein, daß es gleich sehr kalt werden würde. Als die Aufbauten eintauchten, verminderte sich etwas die Geschwindigkeit des Kenterns, dann rollte das Schiff weiter um seine Achse. Die See brach sich im Winkel der Kommandobrücke, faßte mich wie meine Nebenleute und schleuderte uns davon, was ich unwillkürlich durch kräftigen Abstoß vom Schiff unterstützte. Ich wurde von Wirbeln gepackt und in einen Abgrund gerissen. Das Wasser strudelte und gurgelte um mich her und dröhnte mir in den Ohren. Aber noch ehe ich Atemnot litt, fühlte ich mich aufwärts getragen. Ich öffnete die Augen, fand, daß es heller wurde, dachte: „Immer mit de Ruhe!" und begann Schwimmbewegungen zu machen. Dann

tauchte ich auf. Die See war bewegt. Teils war es Dünung, die gegen Abend aufgekommen sein muß, teils die Wirkung des Kenterns unseres Schiffes. Dieses sah ich 100 m von mir kieloben liegen. Der Bodenanstrich leuchtete in der Abendsonne, ich hatte den Eindruck, daß er sich ganz gut gehalten hatte in den Tropen. Einige Leute liefen auf dem Schiff nach vorn. Rings um mich waren etwa 400 Menschen im Wasser, die allmählich in kleineren und größeren Gruppen sich zusammenfanden, je nachdem die schwimmbaren Gegenstände sie anzogen oder das aufgeregte Element sie zueinanderwarf. Viel treue Kameradschaft wurde da bewiesen, wie mir auch die Offiziere später berichteten. Besonders einen Deckoffizier lobten sie, der zwei andere auf den Schwimmer der Nachtrettungsboje gepackt hatte und vor sich herschob und auch sein Bordjackett sorgsam dazulegte, damit es nicht verlorenging. Ich selbst ergriff zunächst eine herrenlose, etwas zerschossene Rettungsboje, die ich in meiner Nähe gewahrte. Ich vertauschte sie dann mit einer gut gezurrten Hängematte, die mir von der See zugespielt wurde und die ich unter den linken Arm nahm. Ich blieb aber nicht lange allein, und binnen kurzem waren wir ein fest ineinandergefügter Klumpen von sechs Menschen, darunter der verwundete Funkenoffizier. Wir hielten uns an zwei Hängematten, einer Boje und einem Stück Holz. Die tote „Gneisenau" hatte sich mittlerweile senkrecht gestellt, so daß nur noch der schön gebogene Vorsteven aus dem Wasser sah. Dann war sie verschwunden, ohne daß ich dies beobachtet hätte. Als letzter Gruß unseres teuren Schiffes stieg plötzlich die Funkenstänge des Fockmastes, eine wohl 20 m lange Holzspier, senkrecht in fast ihrer ganzen Länge aus dem Wasser empor und legte sich mit Wucht auf die Seite.



Überlebende S. M. S. „Gneisenau“ nach der Schlacht bei den Falkland-Inseln, 8. Dezember 1914.
Im Hintergrund der englische Schlachtkreuzer „Inflexible“. (S. 227).



S.—575. (Established—March, 1890.) (Revised—April, 1912.)

C TELEGRAM.

No.

Office Stamp or Date.

Office of Origin and Service Instructions.

8.12.14

FROM [illegible] TO Inflexible

[illegible] [illegible] to Commander of Gneisenau [illegible] is very gratified that your life has been spared and we all feel that the [illegible] fought in a most plucky manner to the end. We much admire the good gunnery of both ships [illegible] sympathise with you in the [illegible] of your Admiral and so many officers and men. Unfortunately the two countries are at war, the officers of both Navies who can count friends in the other have to carry out their country's duty, which your Admiral, Captain & Officers worthily maintained to the end.

[illegible]

Funkspruch des Admirals Sir Doveton Sturdee am Abend der Schlacht bei den Falkland-Inseln, 8. Dezember 1914 (S. 233).

Auf der jetzt stärker werdenden Dünung kam sie angeritten, ziemlich genau auf uns zu. Der zersplitterte Stumpf ragte über den Wellenkämmen hervor. Meine Lage in der Gruppe war unveränderlich und so, daß ich dieses spitze Holz, scheinbar auf meine Brust gerichtet, lange vor mir sah. Dann beseitigte aber die See die uns drohende Gefahr und gab der Spier eine andere Richtung. Bald sahen wir sie querab von uns, voll besetzt mit Menschen, die einen oder beide Arme darüber gelegt hatten, um sich in dem wogenden Wasser daran festzuhalten.

Was mich von Anfang an am meisten fesselte, war die Stimmung um mich her. Rang da die halbe Besatzung eines glückhaften Schiffes mit dem Tode? Zwar hier hielt sich einer mit Mühe, suchte einen Halt zu gewinnen, schnappte nach Luft und Leben; dort ging ein anderer abwärts, ein kurzes Schlagen der Arme, und er sank in die Tiefe. Aber all die vielen, denen die eisige Kälte noch nicht die Glieder hatte erstarren lassen, deren Herz noch stark war, noch arbeiten konnte, was machten sie da? Es war ein Jubeln in der Luft, als wenn's zur Hochzeit ginge! „Unsere alte „Gneisenau" Hurra!" scholl es vielfach über das Wasser, wieder leicht untermischt mit kräftigen Verwünschungen auf die jetzt näher gekommenen Engländer. Dies Hurra-Rufen wurde so laut und griff so um sich, daß ich befürchtete, die Leute würden vorzeitig ihre Lungenkraft verbrauchen, die sie doch so dringend nötig hatten. Ich rief ihnen zu: „Nun seid doch endlich mal ruhig!" Worauf eine laute Stimme erscholl: „Befehl vom Ersten Offizier: „Ruhig sein!""

Aber nicht nur Kampfstimmung und Mannszucht, auch der Humor war noch da. Albatrosse von 3—4 m Spannweite überflogen das Totenfeld und spähten gierig

nach Beute. Es war gut, ein Stück Holz in der Hand zu haben, um sich nötigenfalls ihrer erwehren zu können. Da sah ein junger Offizier, wie solcher Vogel im Gleitflug einem Manne sich näherte, und laut rief er diesem zu: „Pack'en doch an de Beene!" —

So leid es mir tat, den Leuten ihr Rufen zu verwehren, so zeigte es sich doch bald, wie nötig das war. Zwar war es ein tröstlicher, wenn auch sehr schmerzlicher Anblick, wie das erste der englischen Schiffe dahergebraust kam und in einem das seemännische Auge erfreuenden Manöver so nahe bei uns zum Stehen gebracht wurde, wie das wohl möglich schien; wie seine Mannschaft schweigend die Reling säumte von vorn bis achtern und auf Kommando Holzwerk über Bord warf, woran wir uns festhalten sollten; wie sie dort oben anfingen, sich an ihren Booten zu schaffen zu machen. Aber mir wurde bald klar, daß die Hilfe noch recht lange auf sich warten lassen würde, denn wir hatten dem Schiff doch wenigstens an Oberdeck etwas wehe getan. Ein Boot nach dem anderen sahen wir zu Wasser kommen, einen Augenblick auf der Dünung tanzen und dann schleunigst wieder, weil es undicht war, in die Höhe gehen und eingesetzt werden. Eine zweite unangenehme Entdeckung war die, daß der Engländer mit Wind und Dünung langsam von uns wegtrieb, während doch die Kräftigeren und Unverwundeten versuchten, zu ihm hin zu schwimmen. Endlich setzten zwei Boote ab, erst ein größeres, das aber verständigerweise dahin hielt, wo die meisten waren, dann ein gigartiges, kleineres, das sich mit Mühe durch das Gewoge der kreuz und quer laufenden See mehr auf u n s zu arbeitete, die wir etwas abseits trieben. Vier Leute saßen an Riemen, der Bootssteuerer stand aufrecht und vor ihm ein junger

Midshipman. Nachdem beide auf uns aufmerksam geworden waren, näherten sie sich vorsichtig, denn sie mochten wohl fürchten, ihr kleines Fahrzeug würde nicht alle tragen können, die gern aufgenommen sein wollten. Das erste, was uns verband, was die nahe Rettung, aber auch das Ende der Freiheit ankündigte, war die lange Fangleine, die der Mann im Bug mir auf einige Meter zuwarf. Ich ergriff sie mit der rechten Hand, erfaßte sie unter der Hängematte hindurch mit der linken und holte sie weiter ein. Mit kleinen Ruderschlägen führte der englische Fähnrich sein Boot an uns heran, dann wurden wir einzeln übergenommen. Hatte ich mich auch bemüht, bis dahin durch Schwimmbewegungen mein Blut in Umlauf zu halten, so fehlte mir doch jetzt die Kraft, mich ins Boot zu bringen. Ich ließ mich daher, während ich beide Hände fest am Dollbord hatte, zurücksinken und versuchte, das rechte Bein hinüberzuheben. Das gelang schließlich auch. Dann sagte einer unserer Leute, der schon aus dem Wasser war: „Komm, wir wollen unserem Ersten Offizier helfen!", und sie zogen mich vollends hinein. Hatte ich nun auch das Gefühl, vorläufig geborgen zu sein, so verließen mich doch, nachdem ich mich nach hinten geschleppt und lang hingelegt hatte, die Kräfte. Krämpfe schüttelten die steif gewordenen Glieder, während das Boot, das voll Menschen aber auch halb voll Wasser war, zu seinem Schiffe zurück ruderte. Im südlichen Eismeer war es verhältnismäßig warm gewesen, trotz der niedrigen Temperatur von $+1°$ C, die man morgens bei uns noch gemessen hatte. Jetzt, halb in der kalten Luft, halb vom Wasser überspült, lehnte der Körper sich gegen die nahende Erstarrung auf, rang nach Arbeit, nach Blutumlauf und preßte schließlich, als die Gliedmaßen immer unbeweglicher

wurden, Luft durch die Lungen, was dann eine wenig schöne Musik abgab. Die Fahrt schien endlos, und ich glaubte nicht, daß ich sie lebend überstehen würde. Schließlich tanzte das kleine Boot längsseit des schmutziggelben Riesen, und die Willenskraft versuchte, den Körper wieder in die Gewalt zu bekommen. Ich richtete mich tatsächlich auf, aber an dem Tauwerk emporzuklettern, das mir gereicht wurde, dazu war ich nicht imstande. Man legte mir einen Palstek, eine Schlinge, um den Leib, ich fühlte das Boot unter mir entschwinden, dann stand ich triefend auf dem Achterdeck eines Schiffes Seiner Britischen Majestät. An den Mützenbändern sah ich, daß es die „Inflexible" war. Ich muß wohl den dunklen Drang gehabt haben, mich bekannt zu machen. Ob die „Gefangennahme" mit dem Range des betreffenden mehr Geld einbringt oder nicht — jedenfalls wurde ich unter lebhaften Ausrufen „This is the commander" von zwei Leuten davongeschleppt. Ich fand mich in einem größeren Raum wieder, in dem rechts und links aus dem Wasser gezogene Menschen schweigend und geschäftig in Behandlung genommen wurden. Man entkleidete uns, rieb den ganzen Körper, flößte uns heißes Getränk ein, zog uns ein wollenes Lazaretthemd an, legte uns beiseite, um neue Ankömmlinge in Empfang zu nehmen.

Ich befand mich in einer Art willenlosen Dämmerzustandes. Noch immer rang ich nach Luft, die Lungen mußten weiter zum Antrieb des Blutes die Arbeit leisten, die die Glieder noch nicht hergeben konnten. Allmählich erwachte der Lebenswille aber wieder, und so gut ich auch versorgt wurde, ich begann zu denken und zu empfinden, daß noch mehr geschehen könnte, um mich endlich von den Krämpfen zu befreien, die mich noch immer hilflos machten. Kurz gesagt, ich fing an, meine Behandlung selbst in die

Hand zu nehmen. Ich ahnte mehr, als ich sah, die Anwesenheit eines Arztes, und bat um Kognak. Er reichte ihn mir aus einer kleinen flachen Labeflasche, die er aus seiner Brusttasche zog. Das tat sehr wohl. Dann äußerte ich den Wunsch nach einer Koje. Nach einiger Zeit wurde ich vom Oberstabsarzt und dem Schiffszahlmeister unter die Arme genommen, und wie ich da stand, barfuß, in wollenem Hemd, durch das Schiff nach vorn geführt. Der Weg wurde mir sehr schwer. Man brachte mich in eine Offizierkammer, legte mich in die Koje und hüllte mich fest in wollene Decken ein. Aber noch immer litt ich sehr unter Krämpfen, der Körper wälzte sich und konnte nicht zur Ruhe kommen. Ich bat um eine Wärmflasche. Heißes Wasser war scheinbar knapp, und es dauerte einige Zeit, bis es beschafft werden konnte. Da wurde mir der Kommandant der „Inflexible" angekündigt, und gleich darauf erschien er, eine kleine Gestalt mit bärtigem Gesicht und angenehmen Zügen. Er sprach mir sein Mitgefühl aus, und ich fragte nach m e i n e m Kommandanten. „I am afraid, he has gone!", „Ich fürchte, er lebt nicht mehr!" war die kurze, teilnehmende Antwort.

Ich erkundigte mich nach den Geretteten, und er versprach, mir die Namen der Offiziere und die Zahl der Mannschaften zu schicken und auch bei den anderen Schiffen anzufragen, „Invincible" und „Carnarvon". Dann sagte er, daß er mir die nichtbewohnten Admiralsräume zur Verfügung stelle, und ging wieder. Endlich wurde eine Weinflasche mit heißem Wasser gebracht. Wärme durchströmte nun den Körper von den Füßen aus, ich lag stiller, und eine große Mattigkeit setzte ein. Ab und zu kam jemand und sah nach mir, der Oberstabsarzt, der Zahlmeister, dem die Kammer gehörte, eine Ordonnanz. Von

ferne ahnte ich das Getriebe im Schiff, denn der Geist konnte nicht zur Ruhe kommen. Ich fühlte die Freude der Sieger, sie war selbstverständlich, wenn auch später einer der Söhne Albions seinem überquellenden Sportherzen Luft machte mit dem Geständnis: „Eigentlich war es „unfair", euch mit solcher Übermacht anzugreifen!" Er hatte gut reden, denn erledigt waren wir ja, an der Tatsache ließ sich nichts ändern, und es galt nur, sich mit Anstand und Geschick in die neue Lage zu finden. „Gestern noch auf stolzen Rossen, heute durch die Brust geschossen!" War das recht kühle Grab mir auch zufällig erspart geblieben — als das, was man gewesen war, als dienstfreudiger Offizier, als Mitkämpfer für die große Sache des Vaterlandes kam man sich schließlich doch tot vor, in den stillen Winkel geworfen, nutzlos. Gefangen! In der Hand des hochmütigsten, kaltblütigsten Feindes, den der Krieg uns bis dahin beschеert hatte — Pfui Deubel! Warum nicht lieber g a n z tot? Weg? Runter? Mit dem Schiff in die Tiefe? Statt von Würmern zerfressen, lieber von den Bewohnern der Tiefsee mit gierigen Polypenarmen umfangen? Oder von Albatrossen zerhackt? Aufgelöst, verschollen im weiten Weltmeer, das man so liebte? Zusammen mit den Kameraden, den vielen, die dieser Tag gefordert hat? — — So marterte sich das Hirn fortgesetzt. Aber auch das wurde schließlich überwunden, und als der Doktor kam, um mich in die inzwischen hergerichtete Admiralskoje zu bringen, war der Verstand von seinem unerlaubten Spaziergange zurück und faßte das Leben wieder praktisch und vernünftig auf. Kaum hatte ich mich auf meinem neuen Lager eingerichtet, da erschien der Zivilsteward des Kommandanten und verkündete, daß das Essen in der Offiziermesse bereit sei. Da ich in

meinem wollenen Hemde nicht gut dahin gehen konnte, bat ich ihn, mir einige Kleider zu besorgen. Fürstlich war meine erste Ausrüstung gerade nicht, und ihr Hauptbestandteil blieb eine Reisedecke, die ich um die noch immer steifen Glieder schlug. Dann machte ich mich auf, und geführt von zwei Leuten, am Posten vor der Kajüte vorbei, der zu einer Ehrenbezeugung ansetzte, erreichte ich glücklich den teils abgegessenen, teils wieder neu gedeckten Abendbrottisch der Offiziere. Nach Coronel hatte es auch bei uns nicht bezaubernd ausgesehen, wir hatten nur ein Butterbrot aus der Hand gegessen. Hier gönnte man sich noch den Prunk eines Tischtuches, das einmal weiß gewesen war, denn die Kohlenübernahme des Morgens und die Anstrengung des Tages hatten natürlich auch die Messe und ihre Bewohner arg mitgenommen. Um so wohltuender wirkte die Freundlichkeit, mit der man sich um uns bemühte, und es hätten fast eigene Kameraden sein können, die Schiffbrüchige bei sich aufnahmen, diese hohen, blonden, blauäugigen, kräftigen Germanengestalten. „Hat das nun Sinn," so ging es mir durch den Kopf, „daß wir uns gegenseitig zerfleischen, zum Grunde des Meeres befördern, wir Kinder einer Mutter, wir Söhne des gleichen Stammes? Wer gibt euch das Recht, uns freie Fahrt zu wehren auf dem freien Meere, das unsere Altvordern schon v o r e u c h in viel hundert kühnen Zügen durchfurchten? Eure Macht? Eure Überzahl? Euer Geld? Oder etwa — eure überlegene Kultur?"
„Here are ham and eggs, and what do you like, sherry or port?" fragte da jemand. „Hier ist Schinken mit Ei, und was trinken Sie, Sherry oder Portwein?" Ach richtig, die guten Leutchen konnten ja nicht einmal Deutsch, die Sprache Luthers, Schillers, Goethes, Wagners, Kants,

das lebensvolle, weltumfassende, tiefgründige Ausdrucksmittel der „Hunnen", der „Barbaren"! Es ist die Frage, wo die größere Höflichkeit liegt: wenn der Wirt sich bemüht, die Sprache des Gastes zu sprechen oder wenn der Gast die Sprache des Wirtes redet. Hier waren wir ja nun aber Gefangene, sogar mit Geschick aus dem Wasser gezogene, und wollten etwas zu essen haben. Also redeten wir natürlich englisch und dachten unser Teil dabei. Unnötig erschwert wurde unser Dasein uns übrigens nicht, und wenn alle Engländer so wären, wie die auf der „Inflexible", so könnte man schon miteinander auskommen.

Allmählich hatten sich auch die anderen geretteten Offiziere eingefunden. Ein stummer Gruß, ein kurzes Aufleuchten der Augen genügte uns zur schnellen Verständigung, als Ausdruck der Freude des Wiedersehens im neuen Leben. Da kommt plötzlich noch einer herein, der nicht auf der Liste stand. Ich konnte mir nicht helfen, es fuhr mir heraus: „Mensch, ich denke, Sie sind tot?" „Nein, ganz im Gegenteil, Herr Kapitän," und dann erzählte er, daß er das Schiff sogar schwimmend erreicht habe. Wie oft wird es im Kriege vorgekommen sein, daß man einen vermißten Kameraden plötzlich heil und lebendig vor sich sieht! Mir ist es später selbst begegnet. Es wirkt auf beide Teile erst verblüffend, dann meist erheiternd, und so half es auch hier über das — um nicht mehr zu sagen — Unbehagliche der Lage hinweg. Mit zunehmender Stärkung kam auch etwas wie Unterhaltung in Gang. Wir tauschten Erlebnisse aus, und die englischen Offiziere, die natürlich bis über beide Ohren neugierig waren zu erfahren, wie es bei uns zugegangen, stellten ihre ersten tastenden Fragen. In diesem Zustande der wiederkehrenden Lebensfreude muß man seine Zunge besonders

gut hüten, woran wir uns schnell erinnerten. Sie haben daher nur gehört, was sie wissen durften, denn daß es bei uns kein „Bordfest" gewesen war, hatten sie ja selbst gesehen. Sie erzählten auch ganz offen, daß die englischen Schlachtkreuzer erst gestern auf den Falklandinseln eingetroffen wären und nach dem Auffüllen der Kohlenbestände gleich hätten weiter fahren wollen, um uns auf der Westküste zu suchen! Pech! Dann kam eine gute Zigarre und noch ein „Cocktail" zum Anwärmen oder zum Abgewöhnen, und man fühlte sich wieder etwas als Mensch, wenn auch unter sehr traurigen Bedingungen. Nebenher am Tisch kamen und gingen Offiziere, teils im „Maschinenpäckchen" oder dick eingewickelt von Deck oder der Brücke, um sich schnell zu stärken oder vor dem elektrischen Ofen die Hände zu reiben. Der Erste Offizier wurde in mir rege, und ich fing an zu beobachten und zu ergründen, was wohl der Gegenstand ihrer dienstlichen Sorge sein möchte. Meinen glücklicheren englischen Kollegen, den „Commander", lernte ich auch bald kennen. Ich erkundigte mich nach unseren Leuten, und er versicherte, daß alle gut untergebracht seien, und daß ich die Verwundeten später besuchen könnte. Als ich in einen bequemen Sessel genötigt worden war und über den Lauf der Dinge im allgemeinen und die mit mir vorgegangene unliebsame Veränderung im besonderen nachdachte, brachte er mir in eigener Person einen langen Funkspruch des englischen Geschwaderchefs, der mich sehr rührte und zu entsprechender Antwort veranlaßte. Er lautete:

„From Flag to „Inflexible": 8. XII. 14.

Please convey to Commander of „Gneisenau":

The Commander in Chief is very gratified that your life has been spared and we all feel that the „Gneisenau"

fought in a most plucky manner to the end. We much admire the good Gunnery of both ships, we sympathise with you in the loss of your Admiral and so many officers and men. Unfortunatly the two countries are at war. The officers of both Navies who can count friends in the other have to carry out their country's duty, which your Admiral, Captain and Officers worthily maintained to the end."

Oder auf deutsch:

„Vom Flaggschiff an „Inflexible":

Bitte übermitteln Sie dem Ersten Offizier der „Gneisenau" das Folgende:

Der Geschwaderchef ist sehr erfreut, daß Ihr Leben erhalten worden ist. Wir fühlen alle, daß die „Gneisenau" in höchst mutiger Weise bis zum Schluß gekämpft hat. Wir bewundern die guten Schießleistungen beider Schiffe sehr. Wir nehmen teil an der Trauer um den Verlust Ihres Admirals und so zahlreicher Offiziere und Mannschaften. Unglücklicherweise befinden sich unsere Länder im Krieg. Die Offiziere beider Marinen, die in der anderen Freunde haben, müssen ihre Vaterlandspflicht erfüllen, was Ihr Admiral, Ihr Kommandant und Ihre Offiziere würdig bis zum letzten Augenblick taten."

Und doch war es eine verdammt bittere Pille, die ich da zu schlucken bekam, trotz aller Anerkennung unseres Kampfes. Der Pferdefuß ließ denn auch nicht lange auf sich warten. —

Als das erledigt war, wurde ich wieder nach vorne geführt, wo die Wohnräume der Offiziere auf vielen englischen Schiffen liegen. Ich war nun auch innerlich etwas zur Ruhe gekommen, aber an Schlaf war natürlich nicht zu denken. Man hatte uns schonend noch den Untergang der

„Nürnberg" beigebracht, ich muß wirklich sagen, daß die englischen Offiziere mit uns zu empfinden schienen.

Während ich wach lag und die Gedanken wieder die wildesten Sprünge machen ließ, von den toten Kameraden zu den Angehörigen daheim, auch zu den Meinigen, wie sie die Nachricht empfangen, wie aufnehmen würden, was ich tun könnte, daß die Namen der Überlebenden möglichst schnell zu Hause bekannt würden, hob und senkte das große Schiff sich in der Dünung. Das Wasser rauschte am scharf geschnittenen Bug empor und brach sich an den Netzspieren, und ich wußte, daß wir hohe Fahrt liefen. Wohin? Der „Dresden" nach, war uns gesagt worden, der es scheinbar gelungen war, sich als einzigem dem Gegner zu entziehen, denn daß die so viel langsamere „Leipzig" entkommen würde, war kaum denkbar. Ich sah das Schiff dahinjagen, das Maschinenpersonal sein letztes hergeben, Matrosen in den Bunkern helfen, um die Kohlen aus Ecken und Winkeln zusammenzukratzen; viel Brennstoff konnte sie nicht mehr haben. Kommandant und Navigationsoffizier waren wohl über die Karte gebeugt, um den besten Kurs herauszufinden, denn zum Entkommen brauchte man nicht nur Geschwindigkeit, jetzt in der Nacht und in diesiger gewordenem Wetter, sondern man mußte den Gegner auch zu überlisten suchen, mußte Haken schlagen, in einer Regenböe verschwinden, kurz ihm aus Sicht laufen und dann einen Schlupfwinkel finden und so oder so Kohlen auffüllen. Das alles im Geiste mitzumachen und dabei zu wissen, daß das Schiff, auf dem man ein Gefangener war, sein Bestes tat, um auch diesen Freund noch niederzuzwingen, war der schwere Abschluß eines schweren Tages.

XII. Nach der Schlacht.

Am Morgen des 9. Dezember lachte die Sonne wieder über das blanke Meer. Die „Leipzig“ war nun auch untergegangen, nur die „Dresden“ noch nicht gefunden. Um uns das Schauspiel ihrer Vernichtung zu ersparen, auch wohl, um uns vor deutschen Granaten zu schützen, wurde angeordnet, daß wir im Fall eines Gefechtes in eine leere Munitionskammer zu gehen hätten. Im übrigen durften die Gefangenen sich in den oberen Räumen des Schiffes ziemlich frei bewegen. Mir wurde erlaubt, die kleine Gruppe Überlebender zu mustern, die sich auf der „Inflexible“ zusammengefunden hatte. In wollene Anzüge gehüllt, die vom Kopf bis zu den Füßen reichten, standen sie da, das Gesicht von der Kapuze fast verdeckt, so daß ich Mühe hatte, den einzelnen zu erkennen. Etwas beschämt in dem Bewußtsein, daß es uns dreckig gegangen war, aber doch, dem Feinde zum Trotz, schon wieder voll Lebensmut, als wollten sie sagen „Moralisch waren wir die Sieger“, oder „Deutschland kriegen sie nicht unter, wenn wir auch dran glauben mußten“, leuchteten die Augen mir entgegen. Ich gab jedem die Hand, sprach zu ihnen und ermahnte sie, durchzuhalten, was auch noch kommen möge. Sie waren gut untergebracht, wie ich später mich überzeugen konnte,

hatten Backen und Bänke, leibliche Verpflegung und für die Nacht jeder eine wollene Decke. Trotzdem froren sie, gerad' wie ich, erbärmlich, denn die Engländer hatten ja keine Dampfheizung im Schiff! Zum Überfluß erinnerte ein vorbeitreibender Eisberg, wahrscheinlich unser Bekannter von neulich, zu dessen Besichtigung ich freundlichst aber vergebens eingeladen wurde, daran, daß wir uns im südlichen Eismeer befanden. So waren die inneren Erwärmungen doppelt willkommen, die uns die englischen Offiziere anboten, während wir vor kümmerlichen elektrischen Öfen saßen und uns bestrahlen ließen. Die Mahlzeiten nahmen wir in der Messe ein, und der Commander ließ es sich nicht nehmen, mir seinen Tischplatz einzuräumen. Es war ein anständiger Ton im Schiff bis herunter zur Mannschaft. Daß Zeitungen umliefen mit verunglimpfenden Bildern unseres Kaisers, war nicht i h r e Schuld. Als ich gelegentlich dem Commander sagte, wir fühlten uns dadurch verletzt, ließ er diese Erzeugnisse englischen Hasses aus unserem Gesichtskreis entfernen.

Nachmittags nahmen wir an einer Leichenfeier teil. Die Besatzung, unter der ich auch einen baumlangen, für die Kultur kämpfenden Neger bemerkte, versammelte sich auf dem geräumigen Achterdeck. Einige Hunde spielten dazwischen und waren nur schwer zu vertreiben. Wir begrüßten den Kommandanten und nahmen vor dem herangetragenen Toten den Hut ab. Der Pfarrer las lange und eintönig aus dem „Prayer-Book" vor. Hornisten bliesen die „Letzte Post". Die Leiche wurde über Bord gesetzt, drei Ehrensalven hallten über die See.

Der 9. und 10. Dezember verging. Tagsüber hielten wir uns teils in der Offiziermesse auf, teils in einem gemütlichen kleinen Rauchzimmer, in dem man die Mütze aufbehalten

durfte. Hier und da wurde uns erlaubt, einige Stunden in Offizierkammern zuzubringen. Wir waren erstaunt, bei solchen Gelegenheiten zu sehen, in wie geringem Grade die Engländer ihr Schiff „kriegsmäßig" ausgeräumt hatten. Nicht nur war noch alles Holzwerk vorhanden, sondern am Friedenszustande eigentlich kaum etwas geändert. Nur in der Abgabe der im Kriege voraussichtlich nicht verwendbaren Kleider- und Wäscheausrüstung schienen sie es wie wir gemacht zu haben. Zwar hatten sie uns gleich mit einigen mehr oder weniger verbrauchten Stücken ausgeholfen. Auch veranstalteten sie noch eine Sammlung, die für jeden einen alten Zivilanzug und soviel Wäsche abwarf, daß man wenigstens einmal wechseln konnte. Aber sie entschuldigten sich immer wieder, sie hätten selbst nichts, und der Commander fragte mich sogar in sehr taktvoller Weise, ob er uns, in Anbetracht der Umstände, diese „Lumpen" anbieten dürfte. Als ich ihm hierfür wie für die freundliche Aufnahme auf der „Inflexible" dankte, wehrte er mit der ja naheliegenden Bemerkung ab, sie machten es doch nur genau so, wie sie hofften, im gegenteiligen Falle auch von uns behandelt zu werden. Worauf ich treuherzig erwiderte, wir würden uns nur zu sehr freuen, wenn wir dazu noch mal Gelegenheit hätten.

Wir waren überhaupt sehr offen miteinander. Der Franzose ist in seinem fanatischen Haß wohl weniger zugänglich für männliche Aussprache. Der Engländer denkt kühler und gibt sich gern den Anschein, als wenn ihn Ursache und Zweck des Krieges gar nichts anginge. Dabei bedeutet ihm der persönliche Kampf weniger die Erfüllung einer vaterländischen Pflicht, als vielmehr Sport, „big game hunting", oder was er für einen Vergleich gerade zur Hand hat. Der Erste Artillerieoffizier der „Inflexible"

sagte uns geradezu: „Wissen Sie, als ich da oben stand und meine Geschütze mal angefangen hatten zu schießen, da dachte ich gar nicht mehr an Krieg und Gefahr, da war die Schlacht für mich „only sport“.“ Gingen sie doch mal näher auf die Gründe des Krieges ein, so sagten sie natürlich: „Ihr habt angefangen!“ Wir ließen alle Tatsachen aufmarschieren, die dagegen sprachen, von der nächstliegenden, daß unsere Hochseeflotte wie unser Kaiser noch Ende Juli in Norwegen gewesen seien, bis zu der anderen, daß unser Volk sich seit der Reichsgründung in seiner steigenden wirtschaftlichen Entwicklung sehr wohl befunden und nichts mehr gewünscht habe, als mit aller Welt in Frieden zu leben. Jetzt sei es allerdings aufgestanden wie ein Mann, um sich seiner Haut zu wehren gegen Moskowiter, Franzosen und sie, die Briten und all ihre Hilfsvölker! „Ja, wenn ihr nicht durch Belgien marschiert wäret, hätten wir euch nie den Krieg erklärt,“ war die Antwort. So hatten sie es in ihrer Zeitung gelesen, und der steht der Engländer ja im allgemeinen ziemlich urteilslos gegenüber. Wie es für ihn nur eine Rasse gibt, die in allen Tugenden vollkommen ist, nämlich die englische, so lohnt es ihm auch wenig, fremde Sprachen zu lernen. Unsere Frage, ob sie sich jemals bemüht hätten, aus einer deutschen Zeitung unsere Ansichten darüber zu erfahren, bereitete den englischen Offizieren daher einige Verlegenheit und ließ sie schnell das Thema wechseln. „In fünfzehn Jahren gehen wir mit euch gegen Rußland!“ war so eine beliebte Ablenkung. Sagte man ihnen dann: „Das könnte euch passen, daß wir als euer Soldat marschierten, wie jetzt die anderen; wir haben nichts gegen Rußland, solange es uns in Ruhe läßt,“ war ihnen das natürlich auch nicht recht, und sie erzählten mit leisem

Spott über sich selbst, der angenehm berührte, wie ihnen bei Kriegsbeginn im Mittelmeer die „Goeben" entwischt sei, weil die „Inflexible" auf der falschen Seite gestanden hätte. Das gab ihnen Anlaß, sich zu erkundigen, ob wohl einer der deutschen Schlachtkreuzer herauskommen würde. Wir waren überzeugt, daß es nicht zu erwarten sei, weil sie zu Hause nötiger gebraucht wurden, als hier, wünschten unseren Wirten aber natürlich lebhaft einen Strauß mit „von der Tann", von der sie viel redeten, und sicherten ihnen zu, daß sie dann nicht so leicht davon kommen würden, wie leider diesmal. Solche etwas bitter-humorvoll angehauchte Unterhaltungen bewegten sich natürlich stets in zulässigen Grenzen. Wir waren unsererseits noch viel zu erschöpft, um sie zu suchen; aber wenn wir angezapft wurden, konnten wir die Antwort nicht schuldig bleiben und benutzten gern die gebotene Gelegenheit zu dem Versuch, etwas Licht in die einseitig geschulte britische Denkweise zu erbringen. Gelungen ist es uns wahrscheinlich nicht, denn sowie unsere Darlegungen gar zu unbequem wurden, führten sie als letztes ihre Regierung ins Treffen: „But our government says ...." Da verbot denn die Höflichkeit, unsere weitere Meinung mehr als anzudeuten. Trotz der gegenseitigen Unbelehrbarkeit über die Reinheit des eigenen Gewissens und die faulen Absichten der anderen vertrugen wir uns aber ganz gut miteinander. Die gegenseitige Achtung, unsere für Admiral Cradock und seine Schiffe bei Coronel, ihre für unseren Kampf gegen so starke Übermacht, halfen über alles hinweg, wenn doch mal eine kleine Verstimmung Platz gegriffen hatte.

Am 10. Dezember abends war ich vom Kommandanten der „Inflexible", Captain Phillimore, zum Essen geladen, zusammen mit dem Ersten Artillerieoffizier der

„Gneisenau" und dem Commander. An Feindes Tisch zu sitzen, ist nicht angenehm. Auch hatte man sich nach den Erlebnissen der letzten Zeit schon soweit wieder im neuen Leben zurechtgefunden, daß man an schön gedeckter Tafel gern anständig gekleidet sein wollte. Mir schlotterte aber der Zivilanzug des Commander etwas reichlich um die Glieder. Die Beinkleider waren dreimal umgeschlagen, die Hände verschwanden in den Ärmeln, das Wollhemd mit Halsweite 50 quoll überall hervor, am Hals nur schlecht verdeckt von dem selbstgewaschenen weichen Sportkragen. Es gab einfach, aber gut zu essen. Der Kommandant war ein vornehm denkender Mann, der uns unser Geschick so wenig wie möglich fühlen ließ. So trat auch in der Unterhaltung das rein Menschliche in den Vordergrund. Wir sprachen über Coronel. Er erzählte, daß er noch kurz vor der Schlacht der Mutter eines jungen Midshipman, der auf der „Good Hope" gewesen war, gesagt hätte, sie möge beruhigt sein: da draußen, so weit vom Schuß, könne ihrem Sohn kaum etwas zustoßen. Kurz darauf sei er tot gewesen. Wie schon mehrfach die Offiziere getan, fragte der Kommandant auch nach den näheren Umständen, die die Rettung von Überlebenden der „Monmouth" verhindert hätten. Für das schwere Wetter konnte ich glücklicherweise die englische Admiralität als Kronzeugen anführen, deren Bericht vom 6. November sich ja wohl auf Angaben der entkommenen Schiffe „Glasgow" und „Otranto" stützte. Ich erzählte, daß unsere tief stehenden 15-cm-Kasemattgeschütze mitsamt ihrer Bedienungsmannschaft von den Seen des öfteren herumgeworfen worden seien. Auch schilderte ich die Lage der „Nürnberg", wie wir sie kennengelernt haben, und der Kommandant sah ein, daß es uns nicht möglich gewesen

war, jemand aufzufischen. Im übrigen hielt sich das Gespräch von allem, was Krieg war, möglichst fern.

Der Engländer hat bekanntlich die Gewohnheit, zum Schluß seines Dinner Portwein- und Sherryflasche umgehen zu lassen und auch in kleinem Kreise unter dem Gemurmel „The King!“ seines Königs zu gedenken. Sind Gäste anderer Nationen da, so pflegt man wohl, wie bei uns mit einem Glase Sekt zu Anfang der Mahlzeit, wechselseitig die Gesundheit des Staatsoberhauptes auszubringen. Im Laufe der Unterhaltung waren wir auch auf unsere Familien zu sprechen gekommen, und es hatte sich herausgestellt, daß unsere beiderseitigen Hochzeitstage dicht beieinander lagen und noch dazu nahe bevorstanden. Als nun die Gläser gefüllt waren, wartete ich gespannt, was es geben würde. Hier zeigte sich wieder die offene Art meines Wirtes. Er sagte etwa: „Now, you will not expect, that we drink the health of the Kaiser, so let us drink the health of our wifes!“ Da konnte man aufrichtig Bescheid tun.

Das Peinliche der Lage wurde mir im übrigen durch die Wahrnehmung erleichtert, daß die Jagd auf die „Dresden“ aufgehört hatte und daß wir uns auf dem Rückwege nach Stanley-Hafen befanden. So war doch e i n e r vorläufig übriggeblieben. Erst am 14. März 1915 ist es englischen Kreuzern gelungen, die „Dresden“ bei Mas a tierra, also in chilenischen Hoheitsgewässern, zu finden, und während sie nur 500 m von Land lag, durch Geschützfeuer zu zwingen, sich selbst zu versenken.

In der Frühe des 11. Dezember wurde ich durch das Rauschen der Ankerkette geweckt, die nicht weit von mir aus der Klüse fuhr. Wir waren in Port-Williams. Bald klopfte es. Der Kommandant erschien und fragte, ob wir

„parole“ geben wollten, eine Art Ehrenwort, daß wir nichts Feindliches unternehmen würden, solange wir an Bord wären. Er müsse dem Admiral darüber Meldung machen. Ich sagte, das sei bei uns nicht üblich, jedenfalls durch die Umstände nicht gerechtfertigt; er hätte ja Mittel genug, uns zu beaufsichtigen. Wozu ein Ehrenwort geben, das dem Deutschen so heilig, wo es nicht nötig ist! Etwas enttäuscht ging der Kommandant wieder weg.

Nach dem Frühstück durften wir uns an Deck ergehen. Die Kohlenübernahme war schon in vollem Gange. Bekannte Bilder und Geräusche umgaben uns in englischem Gewande, und es gehörte ein gut Teil Galgenhumor dazu, freundlich und friedlich den hastenden schwarzen Gestalten zuzusehen und ihr Geschrei über sich ergehen zu lassen. Kräftiger westlicher Wind warf in der schmalen, langen Bucht eine kurze, steile See auf. Rings um uns sahen wir die anderen Schiffe des englischen Verbandes. Teils holten sie wie die „Inflexible“ das unterbrochene Kohlenfest nach. Teils aber, und das war eine sehr wohltuende Entdeckung, lagen sie mit starker Schlagseite über, so daß der Bodenanstrich zu sehen war, und zeigten durch eine rote Flagge an, daß Taucher bei der Arbeit waren. Also Unterwasserverletzungen! „Invincible“, das Flaggschiff, war auch dabei; sie hatte, wie ein Anschlag in der Offiziermesse der „Inflexible“ besagte, 22 Treffer erhalten.

Ich bekam noch Gelegenheit, etwas davon zu sehen, denn der englische Admiral lud mich an seine Abendtafel. Wenn das gewiß sehr freundlich von ihm war, so stieg ich doch mit recht gemischten Gefühlen ins Boot, um hinüberzufahren, nachdem eine englische Blaujacke von 50 Jahren versucht hatte, mir mit einem stumpfen Messer die Stoppeln aus dem Gesicht zu kratzen. In meine Hemdärmel hatte

ich, so gut es ging, ein Reef gesteckt, damit sie nicht in die Suppe tunkten.

Auf der „Invincible“ wurden wir am Fallreep vom flag-captain begrüßt und über das auf dieser Schiffsklasse ganz glatte Oberdeck nach vorn geführt. Nur schade, daß die elektrischen Lampen mich so blendeten, daß ich immerfort stolpern mußte! Was hemmte so unbegründet meinen Schritt? Das Geheimnis war schnell erkannt: an Stellen, wo es nach meiner Überzeugung gar nicht hinpaßte, waren dicke Holzplanken aufgeschraubt. Wie bei uns waren die meisten Treffer infolge des steilen Einfallwinkels von oben gekommen und hatten das Deck aufgerissen. Das war eine gute Stärkung für die bevorstehende Mahlzeit.

Nachdem ich in der Kajüte des Kommandanten meinen Filzhut abgelegt hatte, empfing uns der Admiral Sir Doveton Sturdee in seinen Räumen. Da stand der glückliche Sieger und verhehlte nur schlecht gute Laune und Zufriedenheit. Seine Begrüßung war freundlich. Er bot mir den Platz rechts neben sich. Auf der anderen Seite hatte ich den Kommandanten der „Inflexible“, gegenüber den der „Invincible“, mit den goldenen Fangschnüren, die von den Mitgliedern englischer Stäbe getragen werden. Der Geschwadersekretär und der Flaggleutnant vervollständigten die Tischgesellschaft.

Es war klar, daß der englische Admiral mich nicht aus reiner Menschenliebe zu sich gebeten hatte, sondern weil er von mir auch etwas hören wollte. Das war sein gutes Recht, und ich mußte mich in acht nehmen, ihm nicht zuviel zu sagen. Er begann damit, sich zu entschuldigen, daß er mir nur wenig anbieten könne, denn leider sei unsere letzte Granate in seinen Vorratsraum gegangen, allerdings ohne

zu krepieren. Ich bedauerte das lebhaft, das heißt natürlich, daß sie nicht krepierte, und erklärte ihm, es sei ein Stahlvollgeschoß gewesen, also eine Granate ganz alter Art, ohne Sprengladung, wie wir noch einige an Bord gehabt hätten. Sie hat übrigens, wie ich später erfuhr, auf ihrem Wege erst das Rohr eines 10,2-cm-Geschützes auf der Kommandobrücke abgeschlagen und ist dann durch drei zum Teil gepanzerte Decks gegangen, ohne irgendwie zu leiden; nur die Bleikappe hat sie unterwegs verloren. Bester deutscher Stahl! Jetzt stand sie als „Souvenir" blankgeputzt vor der Kajüte des Admirals. Die Wirkung der englischen Artillerie, nach der mein Wirt sich dann erkundigte, lobte ich natürlich in den Himmel, obgleich sie für 30,5-cm-Geschütze eigentlich nur gering erschien. Wir hatten bei C o r o n e l nach zehn Minuten die Entscheidung herbeigeführt, trotz doch nur mäßiger artilleristischer Überlegenheit. Hier dagegen hatten zwei Schlachtkreuzer und ein Panzerkreuzer fünf Stunden gebraucht, um erst die „Scharnhorst" zum Sinken zu bringen und dann die „Gneisenau" niederzukämpfen, worauf diese sich schließlich noch selbst versenkt hatte! Daß auf die Dauer Schiffe wie die unseren solch schwerem Kaliber nicht widerstanden haben, ist kein Wunder, aber die Z e i t, die man zu unserer Vernichtung gebraucht hatte, war doch reichlich lang gewesen, selbst für Sportsleute. Der Admiral fragte dann weiter, ob wir viel unter Bränden zu leiden gehabt hätten. Da konnte ich mit gutem Gewissen sagen, das sei wohl der Fall gewesen, wir wären aber des Feuers immer schnell Herr geworden, nicht zum mindesten dank seiner Liebenswürdigkeit. Denn einer Brand verursachenden Granate hätte er zahlreiche andere folgen lassen, die uns das Wasser zum Löschen gebracht hätten. Das war ein kleiner Hieb,

denn es bedeutete, daß — zum Glück für uns — nicht jede Kugel traf, recht groß vielmehr die Zahl der Kurz- und Weitschüsse gewesen war, deren masthohe Springbrunnen, soweit sie auf der Windseite lagen, uns mehr Seewasser an Bord trugen, als wir gebrauchen konnten.

Nun kam eine ganz merkwürdige Sache, von der ich heute noch nicht verstehe, wie sie im Kopfe eines erfahrenen Seemannes auch nur eine Sekunde Platz greifen konnte. Der Admiral behauptete nämlich, wir hätten vor dem Untergange des Schiffes „floating mines", Treibminen, gestreut, um die zu unserer Rettung herbeieilenden englischen Schiffe womöglich noch zu beschädigen! Ich widersprach dem mit Entrüstung und wies dem Admiral nach — was ihm eigentlich bekannt sein konnte —, daß man Minen in einigermaßen wirkungsvoller Zahl auf die Dauer auf unseren Kreuzern überhaupt nicht verstauen, geschweige denn im Gefecht an Bord haben und sogar noch im Augenblick des Unterganges aus dem vollkommen zerschossenen Schiff heraus ins Wasser bringen könnte. Ganz harmlos fragte er, was denn das für graue Blechgefäße gewesen wären, die überall herumgeschwommen hätten. Er hätte doch mit Gewehren darauf schießen lassen! Jetzt wurde mir klar, was er meinte. Da hatte er mitsamt seinem goldbetreßten Stabe wahrhaftig unsere 21- und 15-cm-Kartuschbuchsen, die nach Abgabe ihres köstlichen Inhalts eigentlich ihre Schuldigkeit getan hatten, aber von unseren Leuten vielfach als Rettungsboje benutzt worden waren, für „floating mines" gehalten und immer wacker leck schießen lassen, mitten zwischen den Schwimmern! (Unsere Offiziere bestätigten mir das später.) Und war nicht davon abzubringen! Wie gesagt, man versteht so etwas gar nicht.

Die einzige Erklärung kann ich nur darin finden: die planmäßige Verhetzung hatte in England schon soweit um sich gegriffen, daß selbst helle Köpfe davon benommen waren und uns auf allen Gebieten das Schlimmste zutrauten, selbst eine so offenkundige Verletzung der Haager Bestimmungen, die bekanntlich Treibminen ausdrücklich verbieten.

Eine andere ebenso eigentümliche Behauptung des Admirals Sturdee war die, wir hätten die Absicht gehabt, die Falklandinseln in Besitz zu nehmen! Wie wir das ohne besondere Landungstruppen hätten bewerkstelligen sollen, blieb sein Geheimnis. Dafür entschädigte er mich mit der selbstgefälligen Bemerkung, das habe die Türkei nun davon, daß sie auf deutscher Seite in den Krieg getreten sei, Zypern sei ja schon lange englisch, jetzt habe auch die türkische Herrschaft in Ägypten endgültig aufgehört. Es klang wie schneidender Hohn, dies offene Bekenntnis britischer Gewaltpolitik, einem schwächeren Volke etwas wegnehmen zu dürfen, was man selbst gut gebrauchen kann, besonders abstoßend aus dem Munde eines hochgestellten Mannes, der wissen mußte, wie's gemacht wird. Ich wollte ihn höflich daran erinnern, daß England doch früher einmal versprochen habe, Ägypten wieder zu räumen, da erkundigte er sich schnell, wo wir eigentlich auf unserer langen Fahrt immer gekohlt hätten. Ich sagte ihm, das Wetter sei meist so gut gewesen, daß wir das in See hätten tun können, setzte in Gedanken natürlich hinzu: „wenn wir gewollt hätten.“ „So, was it?“ fragte er etwas ungläubig. Er merkte wohl jetzt, daß er Wertvolles von mir doch nicht erfahren würde, forschte aber noch weiter, wo wir unsere Kohlen herbekommen hätten, ob ich die Robinson-Insel kenne, ob wir den Kollier des Admirals Cradock

versenkt hätten. Doch erhielt er nur ausweichende Antworten.

So näherte sich das Essen seinem Schluß, und wieder kamen die vollen Portwein- und Sherrygläser. Was wird der Admiral tun? dachte ich. Von seiner Frau oder seinem Hochzeitstage hat er nicht gesprochen oder von sonst etwas, worauf man sich im Wunsche mit ihm vereinen könnte, etwa die schnelle Beendigung des Krieges oder dergleichen. Da hub er auch schon an: „Now, you will not expect, that we drink the health of the Kaiser, so ....", hier machte er eine Pause. Mir ahnt nichts Gutes. Mein Atem stockt. — Da platzt er 'raus: „so let us drink the health of King George!" („dann wollen wir auf die Gesundheit des Königs Georg trinken!") Ich war auf alles vorbereitet, nur nicht auf das. Es dauerte daher einen Augenblick, bis ich den Sinn der Worte erfaßt, das Ungeheuerliche dieser Zumutung ganz begriffen hatte. Es fehlte nicht viel, und das Glas wäre mir in der sich krampfenden Hand zersprungen, so empört war ich innerlich. Einen Augenblick dachte ich, den köstlichen Inhalt dem hohen Herrn ins Gesicht zu schleudern. Manchmal bedauere ich noch, es nicht getan zu haben. Schließlich beherrschte ich mich, setzte mein Glas unberührt auf den Tisch und ließ keinen Zweifel, wie unangenehm diese plumpe Taktlosigkeit auf mich gewirkt hatte. Stille im Raum. Dem Kommandanten der „Inflexible" war der Zwischenfall peinlich. Er versuchte, durch ablenkende Gespräche seinem Vorgesetzten zu Hilfe zu kommen. Ich hüllte mich aber in eisiges Schweigen. —

Bald standen wir auf. Der Admiral beauftragte seinen Flaggleutnant, mich zu den auf „Invincible" untergebrachten „Gneisenau"-Offizieren zu führen. In

einem kleinen Segeltuchverschlag saßen sie, wie wir auf der „Inflexible" in merkwürdigem Aufzuge, aber guten Mutes: kernige deutsche Jugend, die sich nicht unterkriegen läßt und mit dem Unvermeidlichen abfindet, so gut es geht. Es war ein wehmütig-herzliches Wiedersehen, denn ach, wie mancher fehlte aus dem tatendurstigen, fröhlichen Kreis! Wieder ging's ans Erzählen, wo der wohl geblieben war und jener zuletzt gesehen wurde, und was der einzelne erlebt hatte. Im allgemeinen war die Behandlung leidlich gewesen, wenigstens, solange man hoffte, aus den Offizieren etwas herauszuholen. Als das mißglückt war, wurde die Bewachung strenger gehandhabt. Von den Treffern, die das Schiff bekommen, hatte einer die Offiziermesse ausgeräumt, ein anderer die Mannschaftskantine zerstört, ein dritter den Gefechtsverbandplatz heimgesucht. Niedergänge waren weggerissen, Luftschächte durchschlagen, die oberen Decks und inneren Wände stellenweise von Sprengstücken durchsiebt worden. Auch die Aufbauten und die darauf stehenden Boote hatten gelitten, eine Bootswinde war zerstört. Der vordere Turm hatte einen Volltreffer erhalten mitten zwischen beiden Geschützen, und das eine Bein des vorderen Mastes war durchschossen worden. Das waren nur einige von den 22 Treffern. Tatsächlich hat die „Invincible", die „Unbesiegliche", später lange in Gibraltar gelegen, um ihre Schäden auszubessern. In der Schlacht vor dem Skagerrak ist sie am 31. Mai 1916 gegen halb neun Uhr abends zur besonderen Freude der Überlebenden des Kreuzergeschwaders in die Luft geflogen.

Nach einiger Zeit wurde ich von meinen Kameraden weggeholt. Die Verwundeten hatte ich nicht sehen können. Ich versuchte, den Kommandanten, der gleichzeitig Chef

des Stabes war, für die schnelle Übermittelung der Namen der Geretteten nach Deutschland zu interessieren. Er versprach, alles bestens zu besorgen, wünschte aber, daß ich es dem Admiral selbst vortrüge. Da gab es noch ein kleines Zwischenspiel. Als ich die Kajüte betreten und meinen Vers kaum begonnen hatte, fuhr Admiral Sturdee mich an, er wäre „very much surprised", sehr überrascht gewesen, in der Admiralität in London zu hören, daß die Namen gefangener englischer Offiziere nahezu drei Monate gebraucht hätten, um von Deutschland nach England zu gelangen. Das hätte er uns nicht zugetraut. Ich dachte: „Wart', jetzt hab' ich dich!" Ich ließ ihn ruhig auswettern und versicherte dann, daß ich darüber leider keine Auskunft geben könne, da ich mich seit Ausbruch des Krieges im Stillen Ozean aufgehalten hätte. Bei uns zu Hause wäre aber alles so gut geordnet, daß ich mir nicht denken könne, wir verzögerten solche Mitteilungen ohne Grund. Wir hätten ja aber, „as you know" („wie Sie wissen"), von Anfang an so unerwartet viele Gefangene gemacht, daß die Einrichtungen dafür möglicherweise nicht gleich genügt hätten. Da wurde er milder: „Na ja, ich will Sie das auch nicht entgelten lassen und werde bei erster Gelegenheit einer deutschen Behörde Ihre Namen übergeben." Dies Versprechen hat er, soviel ich weiß, gehalten. In Gnade oder Ungnade ward ich entlassen und fuhr mit dem Kommandanten der „Inflexible" von Bord.

Die englischen Schiffe lagen an diesem Tage seit der Schlacht zum erstenmal im Hafen, und gerade wie es bei uns der Fall gewesen sein würde, kam man in den Messen gastlich beieinander zusammen. Auf der „Inflexible" war die Gesellschaft bei unserer Rückkehr im Aufbruch, aber ich

hörte doch noch etwas, was so aufrichtig herauskam, daß es mir wohltat. Der Erste Offizier der „Kent" war da, die von der „Nürnberg" ganz gehörig zerpflückt wurde, ehe sie ihren Gegner bezwang. Ich fragte nach dem Ende. Er sagte: „Sie focht glänzend, it was magnificent!" Und als ich erfuhr, daß der Kommandant der „Cornwall" noch an Bord gekommen sei, suchte ich auch ihn zu sprechen. Er konnte von dem Todeskampf der „Leipzig" nur dasselbe berichten: „It was magnificent, herrlich!"

*

Am folgenden Tage, den 12. Dezember, wurden wir in aller Frühe geweckt, um auf den Hilfskreuzer „Macedonia" gebracht zu werden. Trotz der zeitigen Stunde erschien der Kommandant, während wir beim Frühstück saßen, in der Messe, um uns gute Wünsche auf die Reise mitzugeben. Dann fuhren wir auf die „Invincible", wo wir mit den dortigen Kameraden noch einige Stunden unter Postenbewachung hinter Segeltuch sitzen mußten. So konnte ich noch selbst den Unterschied in der Behandlung fühlen. Dafür sah ich nun auch im Tageslicht die recht deutlichen Spuren unserer Artilleriewirkung, durchlöcherte Eisenwände, zerbrochene Deckstützen, angebrannte Farbe.

Nach und nach sammelte sich auf der „Macedonia" unsere Reisegesellschaft, die überlebenden Offiziere und Deckoffiziere der Kreuzer und die Offiziere und Maschinisten von „Baden" und „Santa Isabella". Die Mannschaften aller Schiffe wurden zur Hälfte bei uns, zur Hälfte auf der „Crown of Galicia", einem unbewaffneten Kohlendampfer, untergebracht. Nach den mir als Ältestem später übergebenen Listen waren aus der Schlacht gerettet:

	von „S. M. S."			
	„Scharnhorst"	„Gneisenau"	„Leipzig"	„Nürnberg"
Offiziere	Niemand	17	4	—
Deckoffiziere		9	5	3
Unteroffiziere		31	2	1
Mann		130	7	6
Zusammen:	—	187	18	10

= 215 Köpfe.

Die Besatzung der vier Kreuzer hatte etwa 2200 Köpfe betragen.

Auch die ungefähren Untergangsstellen der Schiffe ließ ich mir geben. Danach lagen:

„Scharnhorst"	auf 52	Grad	30	Min.	Süd;	56	Grad	10	Min.	West
„Gneisenau"	„ 52	„	42	„	„	56	„	5	„	„
„Leipzig"	„ 53	„	55	„	„	55	„	12	„	„
„Nürnberg"	„ 53	„	30	„	„	55	„	0	„	„

Wir erfuhren jetzt erst Einzelheiten vom Schicksal der anderen Schiffe. Die Kleinen Kreuzer waren nach ihrer Entlassung von den Engländern auf südöstlichen bis südlichen Kursen gejagt worden, und zwar „Leipzig" von „Glasgow" und „Cornwall", „Nürnberg" von „Carnarvon", die aber bald abgedreht hatte, und von „Kent". „Dresden" hatte mit Hilfe ihrer größeren Geschwindigkeit den weitesten Vorsprung gewonnen, hatte auch mehrmals versucht, die Verfolger der „Leipzig" auf sich zu ziehen und war, als dies auf die Dauer nicht gelang, etwa um 4 Uhr nachmittags in diesiger werdendem Wetter aus Sicht gekommen. Zunächst hatte sich ein Gefecht zwischen der „Leipzig" und dem schnellen Kleinen Kreuzer „Glasgow" entsponnen, der aber vor den gut liegenden deutschen

Salven den Abstand vergrößerte und trotz seiner Überlegenheit lieber dem Panzerkreuzer „Cornwall" den Vortritt ließ. Gegen den eröffnete „Leipzig" um 4.30 Uhr nachmittags das Feuer und brachte ihm eine Reihe von Treffern bei, die dem gepanzerten Schiffe leider nicht viel anhaben konnten. So war es auch hier ein schwerer, ungleicher Kampf, an dem zeitweise sogar die auf der Verfolgung der „Nürnberg" begriffene „Kent" sich beteiligte. Die Geschwindigkeit der „Leipzig" nahm ab, Wasser drang ein, die Artillerie litt stark, die Verluste häuften sich. Als schließlich die Munition aufgebraucht und das Schiff bewegungsunfähig geworden war, entschloß sich der Kommandant, es zu versenken. Er ließ die Mannschaft Rettungsmittel zur Hand nehmen. Aber das Feuer des nun näher kommenden Feindes wütete auch nach Einbruch der Dunkelheit weiter, bis die englischen Geschützmannschaften sich weigerten, auf das wehrlose Schiff noch länger zu schießen. Kurz nach 9 Uhr kenterte die „Leipzig" mit wehender Flagge und nahm den Kommandanten und den größten Teil der Besatzung mit sich. Als die wenigen Geretteten später in Port Stanley die „Glasgow" verließen, brachte deren Mannschaft ihnen drei Hurras aus, als Anerkennung der tapferen Haltung ihres Schiffes.

Die „Nürnberg" hatte als Gegner zwar nur den Panzerkreuzer „Kent" gehabt, aber darum kaum minder aussichtslos kämpfen müssen. Sie hatte selbst, nachdem er nahe genug herangekommen war, das Feuer eröffnet. Gleich ein Treffer der ersten Salve setzte ihm eine ganze Kasematte außer Gefecht. Wie wir aus englischen Berichten wissen, hat nur die Geistesgegenwart eines einzelnen Mannes verhindert, daß die „Kent" durch auffliegende Munition größeren Schaden erlitt, der die

„Nürnberg“ vielleicht gerettet haben würde. So mußte der deutsche Kreuzer standhalten bis zum ruhmreichen Ende, das er sich schließlich ebenfalls selbst bereitete, und der Kommandant machte sein in Honolulu gesprochenes Wort wahr, daß die „Nürnberg“ sein und seiner Besatzung Sarg werden würde. Den Weg zur Rettung hatte sich auch dieses Schiff durch Beschädigung der Boote seines Gegners selbst sehr schmal gemacht. Dunkelheit und aufkommende See trugen dazu bei, daß nur wenige Leute mit dem Leben davonkamen.

„Baden“ und „Santa Isabella“ waren nach längerer Verfolgung von dem Kleinen Kreuzer „Bristol“ und dem Hilfskreuzer „Macedonia“ eingeholt, ihre Besatzungen zum Verlassen der Schiffe „innerhalb zehn Minuten“ aufgefordert worden. Dann waren den davonrudernden Leuten schon die Granaten über die Köpfe geflogen; man hatte es scheinbar sehr eilig gehabt mit der Versenkung unserer Begleitdampfer und ihrer wertvollen Vorräte. Der schnelleren „Seydlitz“ dagegen war es gelungen zu entkommen. „Macedonia“-Offiziere erzählten uns, sie hätten geglaubt, einen Hilfskreuzer vor sich zu haben, der ihnen zu stark erschienen wäre. Das Schiff ist später in Argentinien festgehalten worden.

So war eine uns vielfach überlegene englische Streitmacht, die der Feind mit Hilfe seiner größeren Zahl und seiner besseren Verbindungen stillschweigend im Südatlantik zusammengezogen hatte, dem Kreuzergeschwader nach über vier Monaten des Krieges zum Verderben geworden. —

Am 14. Dezember verließen beide Schiffe Port William. Das Wetter war klar und sichtig und ließ Einzelheiten der trostlosen Landschaft erkennen. Vor dem

Hafen drehten wir nach Norden. Wehmütig blickten wir auf das Wasser hinter uns und sandten einen stillen Gruß zum Grabe der Kameraden. Dann nahm der Alltag uns auch hier in Anspruch; hatten wir uns doch mit ganz neuen Verhältnissen abzufinden, den Zwang erdulden zu lernen und zwischen Posten mit scharfer Waffe den Kopf hoch zu tragen.

Bald nach dem Auslaufen wurde ich zum Kommandanten gerufen, der mir folgendes Schreiben des englischen Admirals überreichte:

H. M. S. „Invincible".
at Port William
(Falkland Islands).
12th December 1914.

Memorandum Nr. 44.

I wish to call your attention to the fact that your lives have been spared as an act of humanity. Your ships when overpowered did not surrender, there was therefore no need to save you or your men.

I therefore expect you to use your influence to prevent any breach of trust during your long passage to England. The treatment you receive during the passage depends on the behaviour of the officers and men.

Unterschrift: I. C. D. Sturdee
VICE ADMIRAL
COMMANDER IN CHIEF.

To
The Senior German Officer in
„CROWN OF GALICIA"
„MACEDONIA".

Übersetzt lautete der Inhalt:

„Ich wünsche Ihre Aufmerksamkeit auf die Tatsache zu lenken, daß die Erhaltung Ihres Lebens eine Handlung

der Menschenliebe war. Als Ihre Schiffe überwältigt worden waren, übergaben sie sich nicht; es lag daher kein Zwang vor, Ihr Leben oder das Ihrer Leute zu retten.

Ich erwarte deshalb, daß Sie Ihren Einfluß dahin geltend machen werden, jeden Vertrauensbruch während Ihrer langen Überfahrt nach England zu verhindern. Die Behandlung, die Sie während der Reise empfangen, hängt von dem Verhalten der Offiziere und Mannschaften ab."

So wurde das englische Rettungswerk nachträglich leider in ein unschönes Licht gerückt, in einen Gnadenakt verwandelt. Man hätte sich dadurch leicht des Dankes überhoben fühlen können, hieß diese Selbstbeweihräucherung doch nichts anderes, als: Wenn ich euch alle hätte ersaufen lassen, trotzdem die Umstände eure Rettung ermöglichten, so würde kein Hahn danach zu krähen auch nur die geringste Veranlassung haben! Erstaunt fragt man sich da: Ist „Menschenliebe" nicht Zwang genug, wenn wehrlose Menschen im Wasser liegen? Habt ihr nur deshalb nicht versucht, von der „Scharnhorst" jemand zu retten, weil sie k ä m p f e n d unterging? —

Die „Macedonia", unser neues Heim, war im Frieden ein stattlicher P. & O.-Dampfer gewesen, wie wir sie in Ostasien oft gesehen hatten, jetzt aber den Erfordernissen ihres kriegerischen Zweckes angepaßt worden. Acht 15-cm-Geschütze standen teils auf dem Promenadendeck, teils auf dem Vor- und Achterschiff. In den unteren Wohndecks hatten die Kabinen großen Mannschaftsräumen Platz gemacht. Ein solcher, hier von Holzwänden, dort nur durch Segeltuchvorhänge abgeschlossen, wurde den Offizieren zugewiesen. Nur zwei oder drei feste Kojen fanden sich als Reste der alten Einrichtung. Dafür hatte man pritschen-

artige Bretterbetten an Deck aufgebaut. Matratzen und wollene Decken vervollständigten die Ausstattung und ein Waschbecken für alle. Mir wurde eine kleine Kammer auf dem Promenadendeck gegeben, wo auch die verwundeten Offiziere untergebracht waren.

Zu den Mahlzeiten fanden wir uns an einem langen Tische im früheren Speisesaal I. Klasse ein, an Backbord, während an Steuerbord die englischen Offiziere speisten. Vier Wochen lang aßen wir gefrorenen Hammel. Weihnachten kam und ging, und wenn der englische Kommandant uns nicht am ersten Feiertag mit einer deutschen Speisekarte eine besondere Aufmerksamkeit erwiesen hätte, wären wir's kaum gewahr geworden. Das neue Jahr zog ein ohne Sang und fröhlichen Becherklang, aber die Mannschaft, die streng von uns geschieden war, schickte einen Zettel mit guten Wünschen, die wir kräftigst erwiderten. Sie war gewohnt, bei solchen Gelegenheiten mit ihren Offizieren in nähere Berührung zu treten.

Aus der antarktischen Kälte fuhren wir durch die Hitze der Tropen in die nördliche Kälte, und es war nicht leicht, mit unseren spärlichen Kleiderbeständen uns dem anzupassen. Zweimal täglich war Musterung, zu der ein Knabe von Hornist die ganze Besatzung rief. Nach Möglichkeit beschäftigten wir uns, meist zum Nutzen unserer englischen Kenntnisse, denn die eigentümlichen Gedankengänge des Feindes werden verständlicher, wenn man sie in seiner Sprache verfolgen kann. Wir durften die umfangreiche Bücherei des Schiffes benutzen, doch enthielt sie kein deutsches Buch, sehr im Gegensatz zu denen unserer Passagierdampfer, die oft mehr für fremdsprachige Gäste sorgten, als für die des eigenen Volkes. Das einzige Er-

zeugnis deutschen Geistes war, wenn ich mich recht erinnere, eine Übersetzung von „Jena oder Sedan"!

Auch einen anderen englischen Kulturspiegel, die Presse, lernten wir näher kennen, ein Vorgeschmack von dem, was wir später noch erleben sollten. Eine Anzeige aus der „Times" ist mir im Gedächtnis geblieben: Es wurden Nadelkissen angepriesen in Gestalt unseres Kaisers und unseres Kronprinzen, denen die englischen Damen bequem die Augen ausstechen könnten! Verhetzung, wohin man sah, unwürdig einer wirklich großen Nation, aber auch Verblendung wurde gepredigt, denn in einer Nummer von „Land and Water" fanden wir eine Zeichnung unserer Ostgrenze umständlich erklärt, die „The Russian Steamroller", die russische Dampfwalze deutlich machen sollte. „X miles to Berlin!" stand neben einem dicken schwarzen Pfeil, nach „Tannenberg" immerhin ein starkes Stück. Wir sorgten uns darum aber nicht, wenn auch der englische Kommandant mir tröstend versicherte, das linke Rheinufer müßte Deutschland ja nun leider abgeben, und unsere Kolonien würden wir auch wohl nicht wiedersehen; vernichten, wie wir glaubten, wollten sie uns aber nicht. Die Hauptsache war, daß unsere eigene Entfernung „to Berlin" erstmal ständig abnahm, und obgleich wir wußten, daß der Weg in die Gefangenschaft führte, so hofften wir von der Nähe der geliebten Heimat doch Trost in unserem Leid.

Als wir in die Breiten des Äquators kamen, machte dem Kommandanten die „Karlsruhe", die hier herumstreichen mußte, Sorge. Die Schiffe wurden noch besser abgeblendet, und nachts fuhr die „Crown of Galicia" voran, damit wir uns aus dem Staube machen konnten, wenn sie angehalten werden sollte. Für den Fall des Ge-

fechts wurde uns wieder zugemutet, in tiefere Räume des Schiffes zu gehen. Aber wäre die „Karlsruhe" gekommen, wir hätten sicher unsere Fesseln gesprengt und uns befreien lassen. Ohne Hilfe von außen war das leider ein nutzloses Unternehmen, die Bewachung zu stark dafür.

Nachdem die Schiffe im portugiesischen Hafen St. Vincent auf den Kapverdischen Inseln Kohlen aufgefüllt hatten, fuhren wir abgeblendet durch die Gefahrzone unserer U-Boote, vor denen die Engländer schon damals große Achtung zu haben schienen. Am 13. Januar 1915 liefen wir in Liverpool ein. Zwei Tage darauf betraten wir englischen Boden. Die Mannschaft wurde nach Handforth gebracht und hat später im Lager von Stobs in Schottland sich weiter bewährt. Die Offiziere fuhren unter starker Bewachung nach London, dessen verdunkelte Straßen die Nähe des Krieges eindrücklich machten. Nach kurzer Eisenbahnfahrt erreichten wir das Landstädtchen Maidenhead an der Themse. Kraftwagen brachten uns nach dem Offiziergefangenenlager Holyport.

Der Adjutant, der uns empfing, fragte uns „as officiers and gentlemen", ob wir irgend etwas Verbotenes mitgebracht hätten, wie photographische Apparate (!) oder Ferngläser. Dann wurden wir herzlich aufgenommen im Kreise der gefangenen Kameraden. Endlich hörte man von Augenzeugen, wie es in Deutschland aussah, ließ sich immer wieder erzählen von den herrlichen Augusttagen und dem stürmischen Vormarsch in Frankreich, von Hindenburg und den Zweiundvierzigern. Unsere Stimmung, die zuletzt nicht gerade rosig gewesen war, hob sich bei guter Verpflegung und leiblicher Unterbringung, und allmählich gewöhnten wir uns an den Zustand des Stacheldrahtgefangenen. Bald wurde auch die Brücke zur Heimat ge-

schlagen, und nach über einhalbjähriger Ungewißheit über das Schicksal der Meinen sagte ein Drahtgruß: „Ganze Familie wohlauf!"

Neue Pflichten, die denen des Ersten Offiziers nicht unähnlich waren, traten an mich als Lagerältesten heran. Es galt, das Zusammenleben einer stetig wachsenden Zahl aus dem Kampf geworfener Streiter wirtschaftlich und kameradschaftlich zu regeln und im Sinne des Deutschtums den Engländern gegenüber zu vertreten. Über meine Behandlung hatte ich nicht zu klagen, wenngleich wiederholt, wie schon auf der „Macedonia", ein hochmütiges, siegessicheres, fast verletzendes Mitleid zum Ausdruck kam, das etwa sagen wollte: Ihr armen Kerls, wir müssen leider euer Vaterland ein bißchen kaputt machen, aber ihr habt uns ja eigentlich nichts getan und sollt darunter nicht zu leiden haben. Fällen wohlwollender Behandlung durch einsichtsvolle Offiziere stehen aber viele andere gegenüber, in denen die Engländer, grad' wie im Burenkrieg, es an unziemlichem, rohem und niederträchtigem Verhalten gegen Gefangene beiderlei Geschlechts nicht haben fehlen lassen. Um ein Urteil zu gewinnen, wie sie auf die Dauer ihre christliche Nächstenliebe betätigt haben, bedarf es daher noch zahlreicher anderer Zeugnisse.

Die mir aufgezwungene Muße benutzte ich zur ersten Niederschrift dieser Erinnerungen. Ich tat es im Gedanken an die zahlreichen Angehörigen der Gefallenen, denen die spärlichen zwei Briefzettel, die wir wöchentlich nur schreiben durften, so wenig bieten konnten. Darüber hinaus wollte ich allen Deutschen und allen Freunden unseres Volkes ein möglichst treues Bild zeichnen von unserem Tun und Treiben da draußen. Dies bitte ich meine Kameraden, berücksichtigen zu wollen, die alle wissen, wie ungern wir

von unseren beruflichen Erlebnissen erzählen, wie schwer es ist, allgemein verständlich darüber zu sprechen.

Nach zweijähriger Kriegsgefangenschaft führte mich der Austausch nach der gastlichen Schweiz mit den Meinen zusammen, und nach wieder dreivierteljährigem Warten, also nach fast fünfjähriger Abwesenheit von Hause, durfte ich am 1. September 1917 die deutsche Grenze in Konstanz überschreiten.

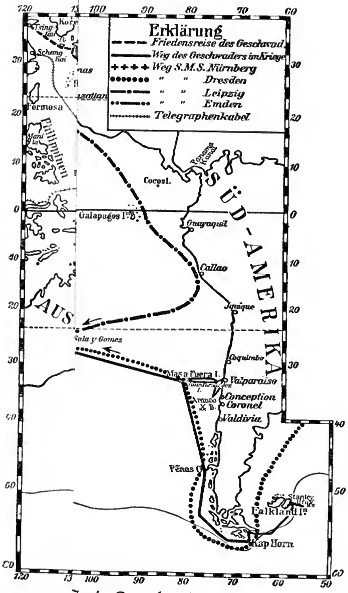
Ein anderes Deutschland fand ich vor, als ich verlassen hatte, aber ein sturmerprobtes, sieghaftes Vaterland nahm mich auf. Ich kam gerade zur rechten Zeit, um in Danzig dem Stapellauf des Schlachtkreuzers „Graf Spee" beiwohnen zu können. In einem Winde wie bei Coronel glitt das mächtige Schiff zu Wasser, nachdem S. K. H. Prinz Heinrich von Preußen ihm in der Taufrede den Spruch mit auf den Weg gegeben hatte, der auch diesem Buch als Geleitwort gesetzt ist. —

Im Ringen für freie Bahn auf dem Meer hat Graf Spee sein Geschwader zum Siege geführt, im Kampf um Deutschlands Zukunft ist er mit Schiffen und Mannen auf der Wahlstatt geblieben.

Möge ihr Andenken auf immer fortleben im deutschen Volk!

Inhaltsübersicht

Abbildungen



Juni—Dezember 1914.